

Den riksomfattande trafiksystemplanen

Program för konsekvensbedömning



KOMMUNIKATIONS-
MINISTERIET

Kommunikationsministeriets publikationer 2019:14

Den riksomfattande trafiksystemplanen

Program för konsekvensbedömning

Kommunikationsministeriet, Helsingfors 2019

Kommunikationsministeriet

ISBN PDF: 978-952-243-574-3

Layout: Statsrådets förvaltningsenhet, Publikationsverksamhet

Helsingfors 2019

Presentationsblad

Utgivare	Kommunikationsministeriet		21.11.2019
Författare			
Publikationens titel	Den riksomfattande trafiksystemplanen. Program för konsekvensbedömning		
Publikationsseriens namn och nummer	Kommunikationsministeriets publikationer 2019:14		
ISBN PDF	978-952-243-574-3	ISSN PDF	1457-7488
URN-adress	http://urn.fi/URN:ISBN:978-952-243-574-3		
Sidantal	53	Språk	svenska
Nyckelord	riksomfattande trafiksystemplan, konsekvensbedömning, bedömningsprogram		
Referat <p>Den riksomfattande trafiksystemplanen styr driften och utvecklingen av Finlands trafiksystem långt in i framtiden. I planen presenteras bedömningen av nuläget för Finlands trafiksystem och den framtida omvärlden samt målen för trafiksystemet och åtgärderna för att nå målen. Den riksomfattande trafiksystemplanen utgör en kontinuerlig process, som gör utvecklingen av Finlands trafiksystem mera förutsägbar och verkningsfull.</p> <p>När åtgärderna för trafiksystemet genomförs har de konsekvenser för till exempel klimatet, miljön, samhället, människors mobilitet och näringslivets transporter. Genom konsekvensbedömningen ökar förståelsen av konsekvenserna av utvecklingen av trafiksystemet och på så sätt stöds planeringen och beslutsfattandet. Genom bedömningen görs planeringslösningarna och besluten mer transparenta. I beredningen av den riksomfattande trafiksystemplanen görs en utvärdering av huruvida de mål som ställts för trafiksystemet har nåtts. När det gäller trafiksystemplanen görs en miljöbedömning enligt lagen om bedömning av miljökonsekvenserna av myndigheters planer och program (200/2005).</p> <p>I programmet för konsekvensbedömning beskrivs följande i fråga om den riksomfattande trafiksystemplanen och bedömningen av dess konsekvenser: utgångspunkterna, målen, beredningsprocessen, de konsekvenser som ska bedömas och växelverkan inom beredningen. Programmet finns till påseende under hösten 2019 och då kan medborgare, myndigheter och intressenter framföra sina åsikter till stöd för beredningen av planeringen och bedömningen.</p>			
Förläggare	Kommunikationsministeriet		
Beställningar/ distribution	Elektronisk version: julkaisut.valtioneuvosto.fi Beställningar: vnjulkaisumyynti.fi		

Kuvailulehti

Julkaisija	Liikenne- ja viestintäministeriö		21.11.2019
Tekijät			
Julkaisun nimi	Valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma. Vaikutusten arviointiohjelma		
Julkaisusarjan nimi ja numero	Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisu 2019:14		
ISBN PDF	978-952-243-574-3	ISSN PDF	1457-7488
URN-osoite	http://urn.fi/URN:ISBN:978-952-243-574-3		
Sivumäärä	53	Kieli	ruotsi
Asiasanat	valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma, vaikutusten arviointi, arviointiohjelma		
Tiivistelmä <p>Valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma ohjaa Suomen liikennejärjestelmän ylläpitoa ja kehittämistä pitkälle tulevaisuuteen. Suunnitelmassa tullaan esittämään Suomen liikennejärjestelmän nykytilaa ja tulevaa toimintaympäristöä koskeva arvio, liikennejärjestelmän tavoitteet sekä toimenpiteet tavoitteiden saavuttamiseksi. Valtakunnallisesta liikennejärjestelmäsuunnittelusta muodostuu jatkuva prosessi, mikä tekee Suomen liikennejärjestelmän kehityksestä ennakoitavampaa ja vaikuttavampaan.</p> <p>Liikennejärjestelmän toimenpiteillä on toteutuessaan vaikutuksia esimerkiksi ilmastoon, ympäristöön, yhteiskuntaan, ihmisten liikkumiseen ja elinkeinoelämän kuljetuksiin. Vaikutusten arvioinnilla lisätään ymmärrystä liikennejärjestelmän kehittämisen vaikutuksista ja tuetaan näin suunnittelua sekä päätöksentekoa. Arvioinnilla tehdään suunnitteluratkaisusta päätöksistä läpinäkyvämpiä. Valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman valmistelussa arvioidaan liikennejärjestelmälle asetettujen tavoitteiden toteutumista. Liikennejärjestelmäsuunnitelmasta tehdään viranomaisten suunnitelmien ja ohjelmien ympäristövaikutusten arvioinnista annetun lain (200/2005) mukainen ympäristöarviointi.</p> <p>Vaikutustenarvioinnin ohjelmassa kuvataan valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman ja sen vaikutusten arvioinnin lähtökohdat, tavoitteet, valmistelun eteneminen, arvioitavat vaikutukset ja valmisteluun liittyvä vuorovaikutus. Arvioinnin ohjelma on nähtävillä syksyn 2019 aikana, jolloin kansalaiset, viranomaiset ja sidosryhmät voivat lausua näkemyksensä suunnittelun ja arvioinnin valmistelun tueksi.</p>			
Kustantaja	Liikenne- ja viestintäministeriö		
Julkaisun myynti/jakaja	Sähköinen versio: julkaisut.valtioneuvosto.fi Julkaisumyynti vnjulkaisumyynti.fi		

Description sheet

Published by	Ministry of Transport and Communications		21 November 2019
Authors			
Title of publication	National Transport System Plan. Impact Assessment Programme		
Series and publication number	Publications of the Ministry of Transport and Communications 2019:14		
ISBN PDF	978-952-243-574-3	ISSN PDF	1457-7488
Website address URN	http://urn.fi/URN:ISBN:978-952-243-574-3		
Pages	53	Language	Swedish
Keywords	National Transport System Plan, impact assessment, assessment programme		
Abstract <p>The National Transport System Plan guides the maintenance of the Finnish transport system and its development into the distant future. The plan will include an assessment of the current state and future operating environment of the Finnish transport system, the objectives for the transport system and the measures for meeting the objectives. National transport system planning will become a continuous process, which makes the development of the Finnish transport system more predictable and effective.</p> <p>When implemented, the transport system measures will have an impact on features such as the climate, the environment, society, the movement of people and transportation in the business sector. The impact assessment will increase understanding of the effects of developing the transport system, thus supporting both planning and decision-making. The assessment will render the planning solutions and decisions more transparent. The preparation of the National Transport System Plan assesses how the objectives set for the transport system are met. An environmental assessment will be made of the Transport System Plan according to the Act on the Assessment of the Effects of Certain Plans and Programmes on the Environment (200/2005).</p> <p>The impact assessment programme describes the starting points and the objectives of the National Transport System Plan and the assessment of its impacts, the progress of the preparations, the impacts assessed and the interaction related to the preparations. The assessment programme is available for viewing in the autumn of 2019, and citizens, the authorities and stakeholders may express their views to support the preparations for planning and assessment.</p>			
Publisher	Ministry of Transport and Communications		
Publication sales/ Distributed by	Online version: julkaisut.valtioneuvosto.fi Publication sales: vnjulkaisumyynti.fi		

Innehåll

TILL LÄSAREN	7
1 Inledning	9
2 Den riksomfattande trafiksystemplanen.....	11
2.1 Lagstiftningsmässiga utgångspunkter	11
2.2 Planen i förhållande till nationella mål och riktlinjer	13
2.3 Samhälleliga mål och syften.....	15
2.4 Beskrivning av planen	16
3 Beredning av planen	19
3.1 Organisering och framskridande	19
3.2 Interaktion och kommunikation.....	21
4 Målen för konsekvensbedömningen och rättslig grund	25
5 Beskrivning av konsekvensbedömningen	27
5.1 Helhetsbild av de konsekvenser som ska bedömas	27
5.2 Konsekvenser för tillgänglighet och servicenivån för resor och transporter	31
5.3 Konsekvenser för den ekonomiska hållbarheten	36
5.4 Konsekvenser för den ekologiska hållbarheten.....	38
5.5 Konsekvenser för den sociala hållbarheten	44
5.6 Konsekvenser för trafiksystemets säkerhet.....	47
Begrepp	50
Källförteckning.....	52

TILL LÄSAREN

Den riksomfattande trafiksystemplanen kommer att styra driften och utvecklingen av Finlands trafiksystem långt in i framtiden. I planen presenteras bedömningen av nuläget för Finlands trafiksystem och den framtida omvärlden samt målen för trafiksystemet och åtgärderna för att nå målen. Planen omfattar ett 12 år långt åtgärdsprogram.

Enligt regeringsprogrammet dras riktlinjer för den övergripande utvecklingen av transportnätet upp som en del av den riksomfattande trafiksystemplanen. I samband med arbetet kring trafiksystemplanen utvärderas det dessutom huruvida förordningen om huvudlederna i transportnätet och om deras servicenivå fungerar och om det finns behov att ändra förordningen. Enligt regeringsprogrammet kompletteras den direkta budgetfinansieringen med projektspecifik särskild finansiering. Projekten avskiljs inte från den övergripande utvecklingen av transportnätet och planen för trafiksystemet. På detta sätt kan de kostnadseffektivaste och bäst fungerande lösningarna omsättas i praktiken. Enligt regeringsprogrammet inrättas dessutom ett samarbetsnätverk med uppgift att utveckla utsläppsindikatorer som grund för beskattningen. Resultatet av arbetet med utsläppsindikatorer beaktas i arbetet med den riksomfattande trafiksystemplanen. Enligt regeringsprogrammet ska målen att minska utsläppen från trafiken motsvara Finlands klimatneutralitetsmål. Finland ska åtminstone halvera utsläppen från trafiken före år 2030 jämfört med 2005 års nivå. Detta är ett steg mot koldioxidfri trafik.

Åtgärderna för trafiksystemet påverkar till exempel klimatet, miljön, samhället, människors mobilitet och näringslivets transporter. Genom konsekvensbedömningen ökar förståelsen för konsekvenserna av utvecklingen av trafiksystemet och transparensen för planeringen och beslutsfattandet stöds. I beredningen av den riksomfattande trafiksystemplanen görs en utvärdering av huruvida de mål som ställts för trafiksystemet har nåtts. När det gäller den riksomfattande trafiksystemplanen görs en miljöbedömning enligt lagen om bedömning av miljökonsekvenserna av myndigheters planer och program (200/2005). I detta program för konsekvensbedömning beskrivs följande i fråga om den riksomfattande trafiksystemplanen och bedömningen av dess konsekvenser: utgångspunkterna, målen, beredningsprocessen, de konsekvenser som ska

bedömas och växelverkan inom beredningen. Materialet och metoder som används i bedömningen preciseras när planeringen framskrider.

Den första riksomfattande trafiksystemplanen utarbetas för 12 år under parlamentarisk styrning. Utkastet till planen förs till behandling i riksdagen som statsrådets redogörelse och beslut om den fattas av statsrådet. Planen bereds på så sätt att ett beslut om den kan fattas under våren 2021. Allmänheten kommer att höras och tack vare det kommer myndigheterna samt en bredare publik att ha möjlighet att framföra sina åsikter. Resultatet av hörandet utnyttjas i planeringen och konsekvensbedömningen. Programmet finns till påseende under hösten 2019 och då kan medborgare, myndigheter och intressenter framföra sina åsikter.

1 Inledning

Med tanke på det riksomfattande trafiksystemets funktion, säkerhet och hållbarhet är det viktigt att trafiksystemet planeras som en helhet med beaktande av alla transportformer. I den riksomfattande trafiksystemplanen skapas en gemensam vision för trafiksystemet, vilket ökar samarbetet mellan politiska beslutsfattare, statliga aktörer, områden, näringslivet och andra aktörer. Gemensamma mål och syften i arbetet med trafiksystemet, engagemang i en överenskommen finansieringsnivå och ett långsiktigt perspektiv för utvecklingen av trafiksystemet skapar en grund för människornas välbefinnande och mobilitet, regionernas funktion och livskraft samt utveckling av samhällsökonomi.

Klimatförändringen, digitaliseringen, den teknologiska utvecklingen, utmaningar till följd av globalisering, strukturella ändringar i Finland och begränsade resurser har ökat behovet av långsiktig trafiksystemplanering. Ändringar i omvärlden påverkar behovet av mobilitet och transporter i Finland och i världen. En utredning av ändringar i omvärlden och trafiksystemets utvecklingsbehov har gjorts som utgångspunkt för arbetet med den riksomfattande trafiksystemplanen. I den riksomfattande trafiksystemplanen definieras de mest fungerande och effektiva metoderna för långsiktigt underhåll och utveckling av trafiksystemplanen för att nå målen för planen och med beaktande av utmaningarna och möjligheterna i omvärlden.

Den riksomfattande trafiksystemplanen utgör en kontinuerlig process, som gör utvecklingen av Finlands trafiksystem mera förutsägbar och verkningfull. Omfattande och mångsidig växelverkan med intressenterna ökar i sin tur planeringens effekt och förbättrar samordningen av olika planeringsnivåer. Finland har etablerade processer för planering av trafiksystemet i huvudstadsregionen och i landskapen. I beredningen av den första riksomfattande trafiksystemplanen är det speciellt viktigt att utnyttja befintliga processer, planer och konsekvensbedömningar.

I fortsättningen ska den riksomfattande trafiksystemplanen som omspanner 12 år utarbetas i mitten av varje riksdagsperiod så att beslut om den kan fattas året innan riksdagsvalet. Planen ses över samt uppdateras vid behov och innehållet i planen förlängs med fyra år. I början av varje regeringsperiod görs dessutom nödvändig revidering av planen till följd av planen för de offentliga finanserna.

Konsekvensbedömningen är en viktig del av beredningen av den riksomfattande trafiksystemplanen. Det är fråga om en förhandsbedömning, där information genereras om de sannolika verkningarna av planen och dess alternativ. Konsekvensbedömningen för fram eventuella direkta och indirekta effekter i Finland och utanför gränserna. Genom bedömningen säkerställs bedömning och beaktande av miljöpåverkan i

beredningen och godkännande av planen på det sätt som fastställs i lagen. I arbetet med den riksomfattande trafiksystemplanen bedöms även andra betydande effekter med tanke på planeringen. Ökad transparens i planeringen och beslutsfattandet är ett viktigt mål för konsekvensbedömningen. Genom bedömningen stöds även medborgarnas och olika aktörers tillgång på information och möjligheter att medverka.

2 Den riksomfattande trafiksystemplanen

2.1 Lagstiftningsmässiga utgångspunkter

Utarbetandet av den riksomfattande trafiksystemplanen grundar sig på lagen om trafiksystem och landsvägar (503/2005). I lagen finns bestämmelser om planeringen av trafiksystemet och dess mål, utarbetandet av en riksomfattande trafiksystemplan och innehållet i planen. Enligt lagen avser trafiksystem den helhet som består av person- och godstrafik inom alla trafikformer, av de trafiknät som betjänar dessa, av kommunikationsförbindelser och information, samt av i lagen om transportservice (320/2017, transportservicelagen) avsedda tjänster, trafikmedel och system som styr trafiken.

Enligt lagen om trafiksystem och landsvägar är syftet med trafiksystemplanering att främja ett fungerande, säkert och hållbart trafiksystem genom att särskilt beakta:

- 1) växelverkan mellan trafiken, markanvändningen, servicestrukturen och näringsverksamheten samt de nuvarande och framtida transportbehov som olika funktioner skapar,
- 2) olika människogrupperns transportbehov och behovet av fungerande resekedjor,
- 3) näringslivets behov av transporter och behovet av fungerande transportkedjor,
- 4) trafiksäkerheten,
- 5) förebyggandet och minskandet av de olägenheter som trafiken orsakar för miljön,
- 6) trafiksystemets energieffektivitet,
- 7) möjligheterna att utnyttja information och digitalisering,
- 8) privata och marknadsbaserade mobilitetstjänster samt trafik- och transporttjänster,
- 9) utvecklings- och finansieringsbehov inom offentliga och offentligt finansierade mobilitetstjänster samt trafik- och transporttjänster, och
- 10) utvecklingsbehoven och finansieringen i fråga om trafiknäten och deras knutpunkter.

Trafiksystemplaneringen baserar sig på gällande lagstiftning.

I fråga om trafiknäten är utgångspunkter för den riksomfattande trafiksystemplanen det transeuropeiska transportnätet (TEN-T), som det finns bestämmelser om i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 1315/2013 om unionens riktlinjer för utbyggnad av det transeuropeiska transportnätet och om upphävande av beslut nr 661/2010/EU samt i kommunikationsministeriets förordning om landsvägs- och järnvägsnätets huvudleder och om deras servicenivå (933/2018). Huvudlederna förbinder de största nationella och internationella centrumen och knutpunkterna med varandra. I kommunikationsministeriets förordning om landsvägs- och järnvägsnätets huvudleder och om deras servicenivå finns närmare bestämmelser om servicenivån för landsvägs- och järnvägsnätets huvudleder. Bestämmelser om servicenivån för och underhållet av landsvägar och likaså allmänna krav på väghållning finns i lagen om trafiksystem och landsvägar. I banlagen (110/2007) finns bestämmelser om banhållning och allmänna krav som gäller banhållningen samt om underhåll av järnvägar och utveckling av bannätet.

I fråga om transportservice omfattas planen till exempel av lagen om transportservice (320/2017). Lagen innehåller bestämmelser om service för alla transportformer. Med tanke på den riksomfattande trafiksystemplanen är det viktigt att det vid sidan av tillstånds- och behörighetskrav finns bestämmelser om upphandlingsförfarandet för transportservice, tjänster för att styra och hantera trafiken samt om myndigheternas roll. Lagen innehåller också bestämmelser om mobilitetstjänster, som förmedlings-, parkerings- och informationstjänster i anslutning till transportservice.

I fråga om områdesanvändningen ställs utgångspunkter för utarbetandet av den riksomfattande trafiksystemplanen i statsrådets beslut om riksomfattande mål för områdesanvändningen (14.12.2017). Syftet med de riksomfattande målen för områdesanvändningen är att främja utvecklingen av fungerande samhällen och stödja hållbar mobilitet. Målet är att främja ett effektivt trafiksystem genom att utveckla det riksomfattande trafiksystemets funktion och ekonomi. Dessutom är ett riksomfattande mål för områdesanvändningen att trygga kontinuiteten och utvecklingsmöjligheterna i fråga om internationellt och nationellt betydande trafik- och kommunikationsförbindelser samt utvecklingsmöjligheterna i fråga om internationellt och nationellt betydande hamnar, flygplatser och gränsövergångsställen.

2.2 Planen i förhållande till nationella mål och riktlinjer

Den riksomfattande trafiksystemplanen är en strategisk plan. Den sammanställer de långsiktiga målen, åtgärderna och finansieringen för utvecklingen av det riksomfattande trafiksystemet. Målet med planen är att sammanställa de strategiska fokusområdena för utvecklingen av trafiksystemet till ett gemensamt synsätt och en vision som sträcker sig över regeringsperioderna. Den riksomfattande planen är avsedd för myndigheter som utvecklar trafiksystemet, näringslivet, olika aktörer och medborgare i Finland och ute i världen. Planen hjälper olika aktörer att utveckla sin verksamhet långsiktigt och i samma riktning.

Den riksomfattande trafiksystemplanen är en del av en större helhet. Andra riksomfattande beslut och planer är till exempel de riksomfattande målen för områdesanvändning enligt markanvändnings- och bygglagen (132/1999), de riksomfattande prioriteringarna i regionutvecklingen enligt lagen om utveckling av regionerna och förvaltning av strukturfondsverksamheten.

Utgångspunkter för utvecklingen av trafiksystemet ger planeringssystemet för klimatpolitiken enligt klimatlagen. Den omfattar en långsiktig klimatpolitisk plan som utarbetas vart tionde år, en klimatpolitisk plan på medellång sikt som utarbetas varje regeringsperiod och en nationell plan för anpassning till klimatförändringen.

Kommunikationsministeriet har i uppgift att säkerställa samordnandet av den riksomfattande trafiksystemplanen med övriga riksomfattande planer. Av ovannämnda beslut har statsrådets beslut om de riksomfattande målen för områdesanvändning den mest varaktiga karaktären. Övriga nämnda beslut och planer uppdateras under innevarande regeringsperiod.

En reform av markanvändnings- och bygglagen som är väsentlig med tanke på utvecklingen av trafiksystemet pågår just nu. I beredningen av lagreformen torde det också tas ställning till styrningen av den nationella nivån för markanvändning och till hur riksomfattande beslut och planer beaktas i markanvändningen. Detta kan även påverka den riksomfattande trafiksystemplanens ställning i styrningen av markanvändningen.

Beredningen av regionutvecklingsbeslutet har börjat under ledning av arbets- och näringsministeriet och målet är att ha ett nytt beslut färdigt i början av regeringsperioden. Utvecklingen av trafiksystemet är viktigt med tanke på regionutvecklingen. Samordning av den riksomfattande trafiksystemplanen och regionutvecklingsbeslutet är viktigt. Här betonas i synnerhet tryggnad av näringslivets verksamhetsförutsättningar

som är viktiga med tanke på regionernas livskraft samt frågor som rör tillgänglighet både på riksnivå och internationellt.

En långsiktig klimatplan för Europeiska unionen är under beredning. Den omfattar också den första riksomfattande långsiktiga klimatpolitiska planen, som bereds i början av regeringsperioden. En ny klimatpolitisk plan på medellång sikt bereds senare under regeringsperioden. Utgångspunkten för beredningen av den riksomfattande trafiksystemplanen är den befintliga klimatpolitiska planen på medellång sikt (Statsrådets redogörelse om den klimatpolitiska planen på medellång sikt fram till 2030 – Mot en klimatklok vardag 21/2017) och åtgärderna som ingår i trafiksystemplanen och som verkställer klimatpolitiken beaktas i annan riksomfattande klimatpolitik.

Den riksomfattande trafiksystemplanen ger i sin tur utgångspunkter även för noggrannare trafiksystemarbete i landskapen, stadsregionerna och kommunerna samt för planeringen. Genom växelverkan och samarbete mellan olika planeringsnivåer säkerställs samordningen av planer på olika nivåer i behövlig mån (Bild 1).

Avtalssamarbetet mellan stadsregionerna och staten i frågor som rör trafiksystemet samordnas med den riksomfattande trafiksystemplanen. Syftet är att målen för den riksomfattande trafiksystemplanen syns i avtal mellan stadsregionerna och staten och att förverkligandet av målen för den riksomfattande trafiksystemplanen i stadsregionerna i sin tur ska gynnas genom åtgärder i avtalen.



Figur 1. Ny strategisk planeringsnivå för långsiktig utveckling av den riksomfattande trafiksystemplanen.

Planeringsområde

Den riksomfattande trafiksystemplanen täcker hela Finland. I beredningen av planen beaktas olika delar av Finland och regionernas särdrag.

Enligt självstyrelselagen för Åland (1144/1991) har landskapet lagstiftningsbehörighet i fråga om vägar och kanaler, vägtrafik, spårbunden trafik, båttrafik, farleder för den lokala sjötrafiken. Bestämmelser i den riksomfattande trafiksystemplanen och således själva planen kan i fråga om dessa saker inte omfatta landskapet Åland. Däremot beaktas även landskapet Åland i frågor som rör luftfart, handelssjöfart och trafikleder för handelssjöfart till de delar det är nödvändigt i behandlingen av dessa ärenden.

2.3 Samhälleliga mål och syften

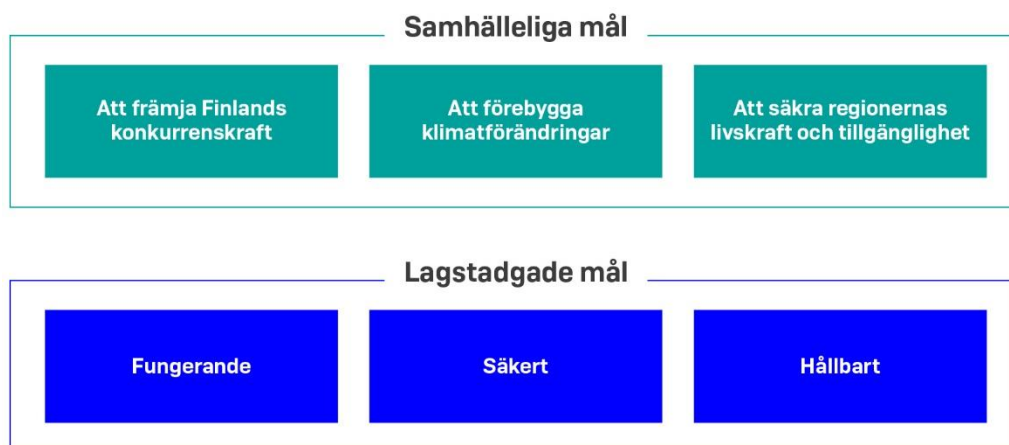
Enligt lagen om trafiksystem och landsvägar är syftet med trafiksystemplanering att främja ett **fungerande, säkert och hållbart** trafiksystem. I motiveringarna till lagen har målen preciserats så att syftet med trafiksystemet är **fungerande mobilitet och transporter, trygga rese- och transportkedjor samt ekologisk, social och ekonomisk hållbarhet**.

Målen som styr den riksomfattande trafiksystemplaneringen och beredningen preciseras i statsrådets redogörelse (SRR 8/2018 rd). Den baserar sig på slutrapporten från den 13 december 2018 av den parlamentariska arbetsgrupp som styrt beredningen av den riksomfattande trafiksystemplanen. Den parlamentariska arbetsgruppen drog upp riktlinjer som allmänna samhälleliga mål för utvecklingen av trafiksystemet **Främjande av Finlands konkurrenskraft, bekämpning av klimatförändringar och regionernas livskraft och tillgänglighet (Bild 2)**

Enligt regeringsprogrammet dras riktlinjer för den övergripande utvecklingen av transportnätet upp som en del av den riksomfattande trafiksystemplanen. I samband med arbetet kring trafiksystemplanen utvärderas det dessutom huruvida förordningen om huvudlederna i transportnätet och om deras servicenivå fungerar och om det finns behov att ändra förordningen. Enligt regeringsprogrammet kompletteras den direkta budgetfinansieringen med projektspecifik särskild finansiering. Projekten avskiljs inte från den övergripande utvecklingen av transportnätet och planen för trafiksystemet. På detta sätt kan de kostnadseffektivaste och bäst fungerande lösningarna omsättas i praktiken. Enligt regeringsprogrammet inrättas dessutom ett samarbetsnätverk med uppgift att utveckla utsläppsindikatorer som grund för beskattningen. Resultatet av arbetet med utsläppsindikatorer beaktas i arbetet med den riksomfattande trafiksystemplanen.

Enligt regeringsprogrammet ska målen att minska utsläppen från trafiken motsvara Finlands klimatneutralitetsmål. Finland ska åtminstone halvera utsläppen från trafiken före år 2030 jämfört med 2005 års nivå. Detta är ett steg mot koldioxidfri trafik.

Syftet med lagen och de samhälleliga målen ska preciseras och inriktas så att de styr beredningen av trafiksystemplanen samt valet av åtgärder. Grunden för beredningen av målen för och innehållet i den riksomfattande trafiksystemplanen skapar bland annat en analys av trafiksystemets nuläge och förändringar i omvärlden. Analysen har beretts i kommunikationsministeriet.



Figur 2. Planeringen styrs av samhälleliga mål och syften.

2.4 Beskrivning av planen

Preliminärt innehåll

I den riksomfattande trafiksystemplanen presenteras en analys av trafiksystemets nuläge och verksamhetsmiljö, samhälleliga mål för planen och målen för trafiksystemet. Planen innehåller ett åtgärdsprogram som ospänner 12 år och som omfattar statens och kommunernas åtgärder samt statens finansieringsprogram för trafiksystemet. I planen finns en koncentrerad beskrivning av dess konsekvensbedömning. Dessutom innehåller planen uppföljning av åtgärdsprogrammet och de indikatorer som ska användas där. Syftet är att även föra fram rekommendationer och observationer i anslutning till genomförandet av planen, noggrannare planering och nästa planeringsrunda. På så sätt kan erfarenheter från utarbetandet av den första planen utnyttjas i det kontinuerliga trafiksystemarbetet.

Åtgärdsprogram

Syftet med åtgärdsprogrammet för trafiksystemplanen är att upprätthålla och utveckla trafiksystemet på lång sikt. Målen för planen är utgångspunkt för beredning av programmet. Åtgärderna ska stödja att målen uppnås och därför är syftet att bedöma effekterna av enskilda åtgärder och de totala effekterna för trafiksystemet under planeringen. Åtgärderna programmeras för en period som omspannar 12 år varje fyraårsperiod. Åtgärdsprogrammet kan bestå av trafiknät (underhåll och utveckling), infrastruktur som stödjer trafiksystemet, riksomfattande riktlinjer och åtgärder som gäller service och information samt mobilitets- och transporttjänster (Bild 3).

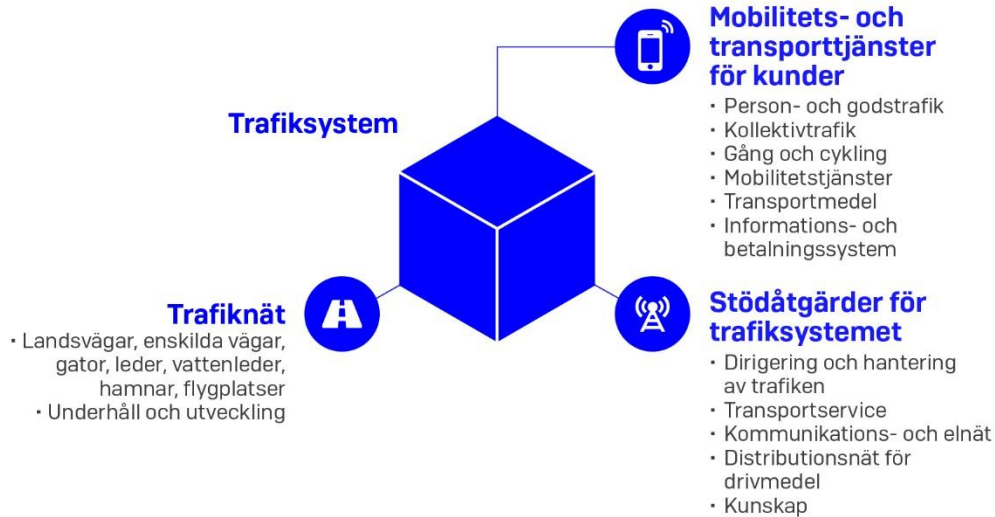
En av de åtgärder som ingår i planen är inriktning av statens budgetfinansiering till trafiknät och trafiktjänster. Utöver finansiering kan åtgärderna omfatta behov av att ändra lagstiftningen, utarbetande av separata strategier eller till exempel forsknings- och utvecklingsåtgärder. Utgångspunkten är att planen inte begränsas till det urval av medel som är tillgängliga för förvaltningsområdet för trafiken, utan utnyttjar alla utvecklingsmöjligheter för trafiksystemet.

I åtgärdsprogrammet behandlas underhållet och utvecklingen av statens trafiknät avseende alla former av trafikleder. I fråga om trafiknätet är det meningen att åtgärdsprogrammet ska innehålla till exempel riktlinjer om servicenivån för olika delar av nätet samt åtgärder som de kräver och som kan utnyttjas vid påverkan av förordningen om riktlinjer för TEN-T som Europeiska kommissionen bereder de närmaste åren. Enligt regeringsprogrammet granskas behovet av att ändra kommunikationsministeriets förordning om landsvägs- och järnvägsnätets huvudleder och om deras servicenivå.

Dessutom är det meningen att planen ska innehålla riktlinjer som gäller förläggningen av planeringen av trafiknätets utvecklingsprojekt. Syftet med planen är långsiktig utveckling av trafiknätet och speciellt en effektivisering av möjligheterna att utnyttja Europeiska unionens finansiering. I åtgärdsprogrammet torde det också tas ställning till hur det går att reagera på akuta underhålls- och utvecklingsbehov för trafiknätet.

Avseende tjänster inom person- och godstrafiken är det meningen att planen i synnerhet ska behandla kollektivtrafiken, nya transporttjänster och logistik. I fråga om åtgärderna för att minska utsläppen från trafiken säkerställs samarbetet med övrig riksomfattande beredning för klimatpolitiken i beredningen av planen.

Åtgärdsprogrammet bereds i samarbete med kommuner, stadsregioner, regioner, aktörer som använder trafiksystemet och andra parter. Teman som ska behandlas är till exempel minskning av utsläppen från trafiken, främjande av transportservice och automation, distributionslogistik och utveckling av hamnarna.



Figur 3. Helhetsbild för trafiksystemet.

Statens finansieringsprogram

Statens finansieringsprogram kan bestå av både budgetfinansiering och annan möjlig finansiering. Finansieringsprogrammet bereds i samband med åtgärdsprogrammet. Statens finansieringsprogram samordnas med planerna för de offentliga finanserna det vill säga med de s.k. ramarna. Under våren 2020 fattar statsrådet beslut om planen för de offentliga finanserna för 2021–2024. Målet är att den riksomfattande trafiksystemplanen ska påverka framtida beslut om planen för de offentliga finanserna och om budgeten.

3 Beredning av planen

3.1 Organisering och framskridande

Organisering av beredningen

Kommunikationsministeriet ansvarar för beredningen av den riksomfattande trafiksystemplanen. Planen bereds i tätt samarbete mellan kommunikationsministeriet, Transport- och kommunikationsverket och Trafikledsverket. Planen godkänns av statsrådet.

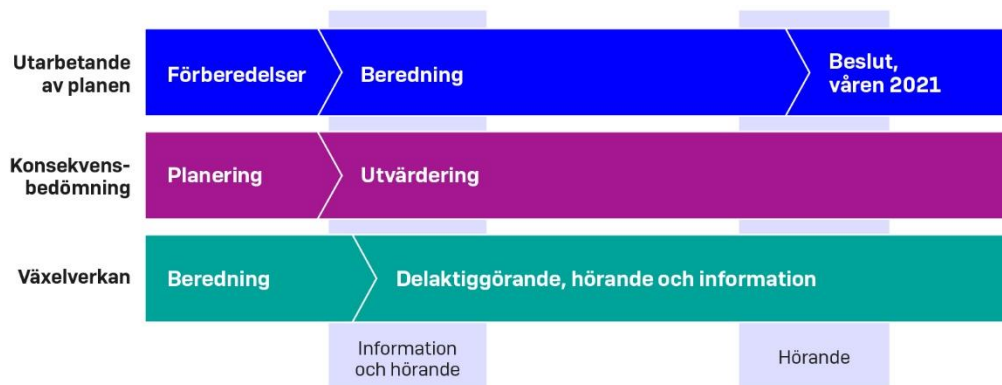
Kommunikationsministeriet inrättar en parlamentarisk styrgrupp för att syra beredningen av planen. Styrgruppen består av medlemmar eller en medlem från var och en av de nio riksdagsgrupperna. Kommunikationsministern är ordförande för den parlamentariska styrgruppen.

Dessutom inrättar kommunikationsministeriet en arbetsgrupp, som i sin tur samordnar interaktionen och samarbetet i anslutning till trafiksystemplaneringen. I gruppen finns representanter från centrala ministerier, ämbetsverk, landskap, de största stadsregionerna och från övriga kommuner. Förutom att samordna interaktionen och samarbetet stödjer arbetsgruppen beredningen av innehållet i den riksomfattande trafiksystemplanen. Kommunikationsministeriets överdirektör är ordförande för arbetsgruppen.

I kapitel 3.2 beskrivs den för beredningen av planen väsentliga interaktionen med myndigheter, intressenter och invånare.

Tidsplan

Planen bereds på så sätt att ett beslut om den kan fattas under våren 2021. I planeringshelheten ingår förutom beredning av planen även en omfattande interaktion och konsekvensbedömning. I figur 4 beskrivs sambandet mellan och tidsplanen för dessa olika sektorer i förhållande till varandra.



Figur 4. Beredningsskeden för den riksomfattande trafiksystemplanen.

Under våren 2019 har kommunikationsministeriet, Transport- och kommunikationsverket och Trafikledsverket berett och sammanställt bakgrundsmaterial för att utarbeta planen. Det har bland annat gjorts utredningar om trafiksystemets nuläge och ändringar i verksamhetsmiljön, trafik- och kommunikationsnäten, tjänster inom persontrafiken, varulogistiken och finansieringen.

Planen bereds under ledning av den parlamentariska styrgrupp som inrättas och med stöd av samarbetsgruppen. I planeringen utnyttjas resultaten från utredningar i det förberedande skedet, stadsregionernas och regionernas trafiksystemplaner och trafikstrategier samt andra aktuella utredningar som tjänar beredningen av innehållet i planen. I planen och utvärderingen beaktas dessutom regeringsprogrammet för statsminister Antti Rinnes regering (6.6.2019).

Utkastet till plan och konsekvensbeskrivningen, som innehåller miljörapporten, läggs fram till påseende och skickas ut på remiss. Erhållna utlåtanden beaktas när planen och konsekvensbeskrivningen färdigställs. Efter behandlingen i den parlamentariska styrgruppen förs utkastet till plan som statsrådets redogörelse till behandling riksdagen. Efter riksdagsbehandlingen fattar statsrådet beslut om Finlands första riksomfattande trafiksystemplan. I början av varje ny regeringsperiod revideras och samordnas trafiksystemplanen med planen för de offentliga finanserna.

I beredningen utnyttjas alternativa planer

I beredningen av den riksomfattande trafiksystemplanen utformas alternativa planer, vilket främjar högklassig planering och konsekvensbedömning. Vilket innebär att konsekvenserna för utkastet till plan (Ve1) bedöms och jämförs med planens jämförelsealternativ (Ve0).

Jämförelsealternativet Ve0 innehåller projekt som är under uppbyggnad och som redan avslutats när det fattas beslut om planen, befintliga ram- och budgetbeslut och riktlinjer som styr användningen av budgetfinansiering samt befintlig lagstiftning. Utgångsinformationen för planversionen Ve0 är den samma som i Trafikverkets rapport Riksomfattande trafikprognoser (Trafikverkets undersökningar och utredningar 57/2018).

Utkastet till plan (Ve1) innehåller valda åtgärder med beaktande av budgetfinansieringen och eventuella finansieringsmetoder utanför budgeten. Viktiga utgångspunkter i valet av åtgärder för planen är de mål som styr planeringen, konsekvensbedömning och den parlamentariska arbetsgruppens styrning.

I planeringen utnyttjas även jämförelse av olika finansieringsscenarier. Utgångspunkten i finansieringsscenariot är finansieringsnivåerna för de första fyra åren av planen enligt planen för de offentliga finanserna inklusive den fördelningen som bestämts där angående investeringar, underhåll och service. I fråga om de sista åtta åren av planen kan fördelningen av finansieringen bedömas på annat sätt, dock så att gällande riktlinjer om den totala finansieringsnivån för trafiken är utgångspunkt i budgeten. I beredningen av trafiksystemplanen granskas olika alternativa scenarier för fördelningen av trafiknätets finansiering och utnyttjandet av nya finansieringsmetoder bedöms när mål och resursbegränsningar för trafiksystemet fastställs. Finansieringsscenarierna stödjer beslutsprocessen för finansieringsbegränsningen och ger bakgrundsinformation för att utarbeta åtgärdsprogrammet.

3.2 Interaktion och kommunikation

Syftet med interaktionen och kommunikationen

Enligt lagen om trafiksystem och landsvägar är trafiksystemplanering fortlöpande planering som sker i växelverkan mellan olika parter och som baserar sig på konsekvensbedömning och samarbete mellan myndigheter och andra aktörer. Enligt lagen om bedömning av miljökonsekvenserna av myndigheters planer och program ska allmänheten informeras och beredas möjlighet att framföra sina åsikter om planen och bedömningen under planeringsarbetet.

Syftet med interaktionen och kommunikationen i beredningen av den första riksomfattande trafiksystemplanen är delaktighet, öppenhet och rättidighet. Trafiksystemplanen utarbetas så att samarbetet och dialogen med olika aktörer stödjer beredningen och parternas sakkunskap blir tillgänglig. Syftet är att mellan staten och olika aktörer

skapa en dialog som är effektivare och öppnare än tidigare och som baserar sig på förtroende. Syftet med planeringen som baserar sig på bedömning av information och konsekvenser är att öppet föra fram konsekvenserna av lösningarna och öka förståelsen, diskussion och samlärande.

Ordnande av interaktion

Kommunikationsministeriet svarar i sin helhet för interaktionen och kommunikationen som hänför sig till planen. Samarbetsgruppen ser till att interaktionen med de intressenter som är centrala för planen är ändamålsenlig och tillräcklig. Ministeriet ansvarar för att ordna de lagstadgade remissrundorna och genomföra evenemangen som hänför sig till beredningen av planen i samarbete med förvaltningsområdets ämbetsverk.

Trafikledsverket och Transport- och kommunikationsverket deltar i de regionala arbetsgrupperna för trafiksystemet i fråga om sina egna verksamhetsområden. De regionala trafiksystemarbetsgrupperna är evenemang, där regionala och riksomfattande planer kan samordnas. Målet är att förvaltningsområdets dagliga verksamhet och informationsinsamling tjänar beredningen av den riksomfattande trafiksystemplanen.

Interaktionen mellan myndigheter, intressenter, representanter för näringslivet, medborgare och de organisationer som representerar dem samt med beslutsfattare sker med olika metoder, till exempel genom att utnyttja digitala kommunikationskanaler. I statsrådets projektfönster erbjuds aktuell och tydlig information om beredningsprocessen för planen till alla som är intresserade av planeringen. Dessutom är syftet att dela evenemangen i form av webbsändningar för alla som är intresserade. Det är möjligt att delta i beredningen av planen genom att komma med synpunkter om planen för konsekvensbedömningen, utkastet till trafiksystemplanen och bedömningsredogörelsen (inklusive miljöredogörelsen) under den lagstadgade remissrundan.

Tidsplan för interaktion

Utgångspunkterna för beredningen av den riksomfattande trafiksystemplanen har presenterats och diskussion om dem har förts av kommunikationsministeriet, Transport- och kommunikationsverket samt Trafikledsverket vid olika evenemang under våren 2019. I mars 2019 (13–14.3.2019) samlade de riksomfattande trafiksystemdagarna statliga och kommunala myndigheter samt myndigheter från stadsregionerna och landskapen till diskussion i Tammerfors om målen för den riksomfattande trafiksystemplanen, nuläget samt om förändringar i omvärlden.

I juni (17.6.2019) ordnade kommunikationsministeriet ett evenemang riktat till nationella myndigheter om utgångspunkterna för trafiksystemplanen. Under hösten 2019

ordnas en webbenkät som är öppen för alla. Syftet med den är att höra trafiksystemets användare och övriga aktörer. De ombeds framföra synpunkter på trafiksystemets nuläge och beskrivningen av ändringar i verksamhetsmiljön. Beskrivningen omarbetas utifrån inkommen respons. Under hösten kan synpunkter framföras om beredningen av planen och konsekvensbedömningen.

Under beredningen av den riksomfattande trafiksystemplanen utnyttjas befintliga nätverk som kanaler för interaktion och där medverkar kommunikationsministeriet, Trafikledsverket eller Transport- och kommunikationsverket. Dessutom samordnar samarbetsgruppen den interaktionen och det samarbete som hänför sig till trafiksystemplaneringen. Under beredningen av planen ska det även ordnas riksomfattande evenemang som hänför sig till beredningen. Evenemangen ska delas i form av webbsändningar. Syftet är även att möjliggöra medverkan på distans med beaktande av karaktären hos de olika evenemangen. Elektroniska kommunikationskanaler utnyttjas både i spridningen och i insamlingen av information.

Information och hörande

Beredningsprocessen för den riksomfattande trafiksystemplanen omfattar två lagstadgade remissrunder. Information ges om utgångspunkterna för den riksomfattande trafiksystemplanen och om målen och utgångspunkterna för samt programmeringen av konsekvensbedömningen (inklusive miljöbedömningen) och intresserade bereds möjlighet att framföra sina åsikter. I utarbetandet av planen och vid bedömningen av dess konsekvenser beaktas resultaten från remissrundan.

Utkastet till riksomfattande trafiksystemplan och konsekvensbeskrivningen för den (inklusive miljörapporten) finns till påseende och utlåtande kan ges om dem. Resultaten av remissrundan beaktas när planen och konsekvensbeskrivningen färdigställs. Miljöredogörelsen och responsen från hörandet beaktas när planen och programmet godkänns. Kommunikationsministeriet informerar om beslutet som gäller planen och sätter ut beslutet och planen eller programmet till påseende.

Internationellt hörande

Om genomförandet av planen eller programmet har gränsöverskridande miljökonsekvenser, ska den stat som är föremål för konsekvenserna erbjudas möjlighet att delta i miljöbedömningen. Bedömningen av miljökonsekvenser som överskrider staternas gränser för planer eller program regleras i det så kallade protokollet om strategiska miljöbedömningar (FördrS 69/2010) som hänför sig till Esbokonventionen (Convention on Environmental Impact Assessment in a Transboundary Context; FördrS 67/1997

och FördrS 81/2017). Miljöministeriet är behörig myndighet vid internationella höranden och sköter om informations- och förhandlingsuppgifter som hänför sig till miljöbedömningar för planen eller programmet med andra stater.

I beredningen av planeringen och konsekvensbedömningen har det framkommit att utvecklingen av trafiksystemet kan ha miljökonsekvenser som överskrider statens gränser. Gränsöverskridande miljökonsekvenser kan uppkomma när Finlands trafiknät, infrastruktur, tjänster och information som stödjer trafiksystemet samt de tjänster som ingår i trafiksystemet utvecklas.

Utvecklingen av det riksomfattande trafiksystemet kan ha gränsöverskridande miljökonsekvenser, om åtgärderna i planen gäller till exempel följande delområden av trafiksystemet:

- Det transeuropeiska transportnätet TEN-T och utveckling av det
- utveckling av vägtrafiken, som landsvägstrafiken, godstrafiken och viloplatser för tung trafik
- utveckling av järnvägstrafiken, som person- och godstrafiken
- utveckling av gränsövergångsställena
- utveckling av hamnar, som hamnarnas landsvägsförbindelser och utveckling av sjöleder
- isbrytning och utveckling av flygplatsnätet.

4 Målen för konsekvensbedömningen och rättslig grund

Syftet med bedömningen

Konsekvensbedömningen är en väsentlig del av beredningen av Den riksomfattande trafiksystemplanen. Genom bedömningar stöds planeringen och beslutsfattandet och planeringsprocessen samt de val som görs under planeringen görs transparentare. Den riksomfattande trafiksystemplanen kommer att vara en omfattande, strategisk och långsiktig plan, vilket även påverkar innehållet i och noggrannhetsnivån för konsekvensbedömningen. I bedömningen är det viktigt att beakta betydande konsekvenser, så att de konsekvenser som är väsentliga med tanke på planen framkommer tydligt och för att kunna bedöma de totala effekterna.

I beredningen av den riksomfattande trafiksystemplanen bedöms realiseringen av de mål som ställts för trafiksystemet. När det gäller planen för trafiksystemet görs en miljöbedömning enligt lagen om bedömning av miljökonsekvenserna av myndigheters planer och program (200/2005). I konsekvensbedömningen framförs direkta och indirekta konsekvenser samt positiva och negativa samt neutrala konsekvenser.

Syftet med bedömningen är att stödja delaktighet och samarbete. Trafiksystemplanens effekt ökar när planeringen görs tillsammans genom interaktion och dialogen är öppen. I Finland har stadsregionerna och landskapen etablerade processer för trafiksystemplanering. I beredningen av den första riksomfattande trafiksystemplanen är det speciellt viktigt att utnyttja befintliga processer, planer och konsekvensbedömningar.

Bedömningsprocessen och bedömningsmetoderna planeras så att de även skapar en grund för långsiktig utveckling av konsekvensbedömningen. Det långsiktiga målet är att omfattande och enhetlig bedömningsinformation på riksnivå finns tillgänglig under hela planeringsprocessen och att konsekvensbedömningen utnyttjas systematiskt som stöd för planering och beslutsfattande.

Rättslig grund för bedömningen

Konsekvensbedömning av den riksomfattande trafiksystemplanen styrs av lagen om bedömning av miljökonsekvenserna av myndigheters planer och program. Syftet med lagen är att främja bedömningen och beaktandet av miljökonsekvenser när myndigheter bereder och godkänner planer och program, att förbättra allmänhetens tillgång

till information och möjligheter till medbestämmande samt att främja en hållbar utveckling.

I lagen avser miljökonsekvenser de direkta och indirekta verkningar som en plan eller ett program medför i Finland och utanför finskt territorium för:

- a) människors hälsa, levnadsförhållanden och trivsel,
- b) marken, vattnet, luften, klimatet, växtligheten och organismer samt för naturens mångfald,
- c) samhällsstrukturen, den byggda miljön, landskapet, stadsbilden och kulturarvet,
- d) utnyttjande av naturresurserna,
- e) växelverkan mellan de faktorer som nämns i underpunkterna a–d,

Viktiga internationella beslut om miljön

Finland har förbundit sig till internationella överenskommelser, som beaktas i beredningen av den riksomfattande trafiksystemplanen. De viktigaste internationella besluten och överenskommelserna som gäller miljön och som ska främjas i den riksomfattande trafiksystemplaneringen presenteras nedan. Listan ska uppdateras och kompletteras under beredningsprocessen.

- FN:s mål för hållbar utveckling - Agenda 2030
- Parisavtalet (FördrS 75/2016)
- FN Habitat III – Ny stadsutvecklingsagenda
- Konventionen om biologisk mångfald (FördrS 78/1994) och EU:s strategi för biologisk mångfald fram till 2020 som verkställer den och förpliktar medlemsstaterna.
- Konventionen om skydd för världens kultur- och naturarv (FördrS 19/1987)
- Allmän europeiska mål för vattenvård och vattenstrategin (Blueprint)

5 Beskrivning av konsekvensbedömningen

I detta kapitel beskrivs innehållet i konsekvensbedömningen för den riksomfattande trafiksystemplanen och möjligheterna med bedömningen. I kapitel 5.1 beskrivs de konsekvenser som ska bedömas, bedömningssättet och förhållandet till planeringsprocessen. I kapitel 5.2–5.6 görs en genomgång för varje konsekvens av kopplingarna till det riksomfattande trafiksystemet (verkningsmekanismer) och ges en beskrivning av tillvägagångssättet för konsekvensbedömningen, det material som används och föremålen för bedömning.

Under den första planeringsrundan är bedömningen till stor del expertbedömning och baserar sig på utnyttjandet av befintliga konsekvensbedömningar. Syftet är att producera kvantitativ bedömning i den utsträckning det är möjligt. Materialet och metoder som används i bedömningen preciseras under planeringen.

5.1 Helhetsbild av de konsekvenser som ska bedömas

Konsekvenser som ska bedömas för den riksomfattande trafiksystemplanen har fastställts så att de förutom konsekvenserna enligt lagen om bedömning av miljökonsekvenserna av myndigheters planer och program omfattar även konsekvenser som trafiksystemplanen kan ha på trafiksystemets funktion, säkerhet och hållbarhet (Bild 5).

En omfattande presentation av miljökonsekvenserna finns i lagen både när det gäller konsekvenser för miljön men också för befolkningen och markanvändningen. De konsekvenser som ska bedömas enligt lagen om bedömning av miljökonsekvenserna av myndigheters planer och program har analyserats enligt delområdena ekologisk hållbarhet, social hållbarhet och trafiksystemets säkerhet. I beredningen av lagen bedöms alla konsekvenser som lagen förutsätter, men i bedömningen betonas konsekvenser som är av betydelse för planen.

Bedömningsprocessen

En kvantitativ och kvalitativ bedömning görs av konsekvenserna. Genomförandet av bedömningen beror på tillgängliga arbetsredskap och tillgängligt datamaterial. Konsekvenserna bedöms främst ur ett nationellt perspektiv, men för varje konsekvens kan

viktiga regionala och internationella konsekvenser identifieras. Inriktningen av konsekvenserna kan till exempel bedömas ur näringslivets, invånarnas, kommunernas, stadsregionernas och statens perspektiv. Konsekvenserna för utkastet till plan (Ve1) bedöms och jämförs med planens jämförelsealternativ (Ve0).

Bedömningen framskrider samtidigt som planen så att information till stöd för planeringen och för beslutsfattandet genereras med hjälp av konsekvensbedömningen. För att utnyttja informationen från bedömningen är det viktigt att den information som tagits fram kan användas effektivt av alla under planeringsprocessen och därefter.



Identifiering av den konsekvens som ska bedömas och fastställande av bedömningssätt. Med målen för planen som utgångspunkt.



Med bedömning av förändringarna i den framtida verksamhetsmiljön som utgångspunkt



Bedömningen genomförs som en kvalitativ och kvantitativ bedömning



Resultaten från bedömningen analyseras och presenteras tillsammans med de viktigaste slutsatserna för beredningen av planen och beslutsfattandet.



Figur 5. Konsekvenser som ska bedömas för trafiksystemplanen.

Konsekvenser som ska bedömas för trafiksystemplanen i korthet

I bedömningen av **tillgänglighet samt servicenivån för resor och transporter** granskas trafikrelaterade konsekvenser. Trafiksystemet granskas ur regionala perspektiv med tanke på Finlands internationella tillgänglighet, tillgängligheten mellan olika delar av landet och tillgängligheten inom stadsregionerna. Bedömningen av användarfördelarna görs via ändringar i resetiden, störningsfriheten, bekvämligheten och andra servicenivåfaktorer som trafiksystemets kunder möter. (kapitel 5.2)

Trafiksystemets ekonomiska hållbarhet bedöms som helheter med tanke på förutsättningarna för ökad samhällsekonomisk effektivitet, tillväxt i den offentliga ekonomin och för ekonomisk tillväxt. Den samhällsekonomiska effektiviteten bedöms utifrån hur stora sammanlagda användar-, säkerhets- och miljöfördelar planen har jämfört med kostnaderna för planen eller de resurser som den använder, det vill säga hur kostnadseffektivt planen förverkligar de mål som ställts för den. Konsekvenser för den offentliga ekonomin avser förändringar i statens och kommunernas intäkter och utgifter. I förutsättningarna för ekonomisk tillväxt behandlas mera omfattande ekonomiska konsekvenserna för trafiksystemplanen.

Konsekvenserna av planen bedöms ur ett **ekologiskt hållbarhetsperspektiv** för att tygla klimatförändringen, anpassning av klimatförändringen, naturens mångfald, exponering för utsläpp från trafiken och buller, samhällsstrukturens hållbarhet, användningen av naturresurser och materialeffektivitet samt risker för vattendrag och mark.

I fråga om **social hållbarhet** bedöms invånarnas och användarnas motionsmöjligheter, regionstruktur och utvecklingsmöjligheter för regioner. Dessutom bedöms fördelningen av de fördelar och nackdelar som utvecklingen av trafiksystemet medför samt konsekvenser för levnadsförhållanden, byggd miljö och landskap.

Trafiksystemets säkerhet bedöms som en helhet för varje transportform och ur användarnas perspektiv som säkerheten i den miljö där de rör sig. Bedömningen av vägtrafikens säkerhet inriktas på en minskning av antalet dödsfall och allvarligt skadade i vägtrafiken. I säkerheten för övriga transportformer är det framförallt fråga om att bevara en hög säkerhetsnivå.

Utnyttjande av information från projektbedömningen

Direkta ekonomiska konsekvenser för de infrastrukturinvesteringar som eventuellt ingår i den riksomfattande trafiksystemplanen granskas med hjälp av den konsekvensinformation som fås från projektbedömningar och miljöbedömningar. I projektbedömningarna presenteras en samhällsekonomisk lönsamhetskalkyl för investeringen och en

konsekvensbedömning som kompletterar den. Vid sidan av den samhällsekonomiska lönsamheten kan det med information från projektbedömningen åskådliggöras hur effektivt investeringsprojekten förverkligar de kvalitativa mål som ställts för trafiksystemplanen. På grund av enhetliga direktiv är information om verkningar som genererats i projektbedömningar av olika projekt till största delen jämförbara.

Vid sidan av den allmänna planen eller en noggrannare plan har en projektbedömning enligt myndigheternas anvisningar gjorts för alla betydande väg-, ban- och vattenledsinvesteringar. I projektbedömningarna för alla trafikledsinvesteringar utreds i allmänhet åtminstone följande konsekvenser:

- konsekvenser för användarna (kostnad i tid och pengar)
- konsekvenser för producenterna (trafikeringskostnader samt frakt- och biljettintäkter)
- verkningar för de offentliga finanserna (kostnader för trafikledshållning samt skatte- och avgiftsintäkter)
- konsekvenser för trafiksäkerheten (förändringar i olycksrisken och kostnader för olycksfall)
- Konsekvenser för miljön (inverkan på utsläppsmängderna, exponering för buller och vibrationer samt utsläpps- och bullerkostnader).

Dessutom kan annan kvantitativ information om verkningar för projekten än den som nämnts ovan vara tillgänglig.

5.2 Konsekvenser för tillgänglighet och servicenivån för resor och transporter

Finlands internationella tillgänglighet

Finlands internationella förbindelser och deras funktion är viktiga förutsättningar för företagsverksamheten. Transportförbindelser är speciellt viktiga inom de sektorer som bedriver utrikeshandel. Internationella förbindelser för persontrafiken är viktiga med tanke på tjänster och turism.

Finlands internationella tillgänglighet kan ändra till exempel till följd av fördjupade farleder för handelssjöfart och ändrade flygförbindelser. Eventuella ändringar i styrningen av sjötrafiken, isbrytningen och lotsningen har konsekvenser. Servicenivån för de väg- och banförbindelser som leder till hamnarna, flygplatserna och gränsövergångsställena

är en del av utrikestrafikens resor och transporter och ändringar i dem påverkar Finlands internationella tillgänglighet. Projektbedömningar för trafikledsinvesteringar samt deras metoder, statistik och forskningsdata kan användas i konsekvensbedömningarna. Metodernas lämplighet beror på den åtgärd som ska bedömas.

Konsekvenserna av planen för Finlands internationella tillgänglighet kan till exempel bedömas via förändringar i följande faktorer:

- fartygskostnader för sjötransporter till utlandet
- servicenivån för isbrytning och lotsning
- Servicenivån för landsvägar och järnvägar som leder till hamnar, flygplatser och viktiga gränsövergångsställen.

Tillgänglighet mellan regionerna

Tillgänglighet mellan regionerna innebär tillgängligheten mellan regioncentrumen och stadscentrumen. Det är en viktig faktor för den riksomfattande regionstrukturen. Trafikrelaterade faktorer för tillgängligheten mellan regionerna är huvudvägar och servicenivån för dem samt fjärrtrafikförbindelser för bussar, bannätet och tågförbindelser, flygplatser och internationella flygförbindelser. Ändringar i det riksomfattande trafikledsnätet och trafikförbindelserna påverkar mobiliteten och transporterna mellan regionerna och de kan ha konsekvenser för arbetsmarknadsområdets omfattning och storleken på företagens anskaffnings- och marknadsområden.

Trafiksystemplanens åtgärder påverkar tillgängligheten mellan regionerna om de ändrar restiderna mellan städerna och andra servicenivåfaktorer, såsom restidens förutsägbarhet. Projektbedömningar för trafikledsinvesteringar samt deras metoder, statistik och forskningsdata kan användas i konsekvensbedömningarna. Metodernas lämplighet beror på den åtgärd som ska bedömas.

Planens konsekvenser för tillgängligheten mellan regionerna kan bedömas till exempel genom någon av faktorerna nedan:

- restider mellan städer och utbudet av förbindelser
- nivån på underhållet av huvudvägarna och deras skick
- bannätets bärkraft och kapacitet

Tillgänglighet mellan stadsregioner och regioner

Konsekvenserna av servicenivån på resor och transporter för människornas dagliga mobilitet och hur varudistributionen fungerar accentueras i stadsregionerna. Med stadsregionerna avses 19 landskapscentrum och andra stadsregioner av betydande storlek. Trafiksystemen i stadsregionerna har stor betydelse på riksnivå framförallt för hur målen som gäller färdmedelsandelar och minskade utsläpp från trafiken förverkligas. Ur ett bredare perspektiv är trafiksystemet i stadsregionen regionens konkurrenskrafts- och attraktionsfaktor, som påverkar placeringen av bostäder, arbetsplatser och service och tillgängligheten mellan dem och på så sätt dessutom bland annat arbets-, produktions-, tjänste- och fastighetsmarknaden.

Under den interna tillgängligheten mellan regioner behandlas också tillgängligheten för landsbygden och avlägset belägna områden. Då är det fråga om till exempel vägförbindelser till jord- och skogsbruk samt upphandlingsområden för virke, landsvägsfärjor i skärgården och service med förbindelsebåtar samt kollektivtrafikförbindelser i avlägset belägna områden.

Tillgängligheten mellan stadsregioner och regioner ändrar med befolkningsmängden, antalet arbetsplatser och tjänster samt placeringen. Här har markanvändningen en väsentlig betydelse. Ändringar i trafiksystemet påverkar i sin tur tillgängligheten till exempel genom att ändra resetider och priset på transporter. Trafiksystemplanens konsekvenser för tillgängligheten bedöms utifrån föreslagna åtgärder och information om nuläget. Granskningar av trafikmodeller och konsekvensbedömningar som gjorts i de regionala planerna kan eventuellt utnyttjas i bedömningen.

Konsekvenserna av planen för den interna tillgängligheten i stadsregioner och regioner kan till exempel bedömas via förändringar i följande faktorer:

- Trafiken stockas på infartsvägarna till stadsregionerna och i gatunätet
- Stadsregionernas kollektivtrafiktjänster
- cyklingsförhållanden i stadsregionerna
- skicket på småvägarna
- servicenivån i kollektivtrafiken
- servicenivån i skärgårdstrafiken
- pendlingsregionernas omfattning

Servicenivå för transporter och användarfördelar

Direkta konsekvenser för företagen av den riksomfattande trafiksystemplanen uppkommer via ändringar i servicenivån för transporterna. Servicenivåfaktorer som är viktiga för transporterna är förbindelser, resetid, förutsägbarhet, hanterbarhet och säkerhet, som alla påverkar kostnaderna för transporterna. Med förbindelser avses tillgängliga transportmöjligheter i inrikestrafiken och den internationella trafiken. Resetiden för transporten påverkas av förbindelsernas tekniska egenskaper, trafikens totala omfattning och sammansättning, transporttjänsternas egenskaper och trafikinformation. Resetiden påverkar i sin tur möjligheterna att ordna logistik och kostnaderna. Förutsägbarhet avser hur bra ankomsttiden infaller i det tidsfönster som kunden indikerat. Transporternas säkerhet är speciellt viktig för transporten av farliga ämnen, men det är också en viktig arbetssäkerhetsfaktor för alla transporter.

Åtgärder inom trafiksystemplanen kan påverka servicenivåfaktorer för alla transporter och på så sätt användarfördelarna. Oftast kan dessa konsekvenser bedömas i form av ändringar, som gäller transporternas snabbhet, resetidens förutsägbarhet, transportkapacitet och transportsträcka. Projektbedömningar för trafikledsinvesteringar och bedömningsmetoderna för dem kan i stor utsträckning tillämpas för bedömning av olika åtgärder. Dessutom kan statistik användas i bedömningen och tillgängliga forskningsdata om konsekvenser för olika typer av åtgärder.

Konsekvenserna av planen på servicenivån för transporterna och användarfördelarna kan till exempel bedömas via förändringar i följande faktorer:

- tids- och fordonskostnader för den tunga trafiken
- trafikeringskostnader för järnvägstransporter
- fartygskostnader för sjötrafik
- skatter och avgifter på transporter

Servicenivå för resor och användarfördelar

Konsekvenserna för trafiksystemets trafikleder och dem som använder transporttjänster uppkommer genom förändringar i servicenivån. De viktigaste servicenivåfaktorerna för resorna är restid, förutsägbarhet, hanterbarhet, säkerhet och komfort. Restiden påverkas av hastighetsnivån och hastighetsbegränsningarna för trafiklederna samt övrig trafik. Betydelsen av restiden och dess förutsägbarhet framhävs vid arbets- och arbetsrelaterade resor samt under anslutningsresor till internationella trafiknät och trafikförbindelser. Resans kontrollbarhet är en erfarenhetsmässig faktor, som kan påverkas genom information och vägledning samt med hjälp av trafiksystemets tydlighet både

vid planeringen av och under resan. Betydelsen av kontrollbarhet framhävs vid sporadiska resor och under resan för alla resor som är bundna till tidtabeller. I personbilstrafiken beskriver komfort hur bekvämt det är att köra bil och i kollektivtrafiken möjligheten att till exempel använda restiden till vila, nöje eller arbete. Ur användarens perspektiv innebär säkerhet främst känslan av säkerhet i trafiken och mobiliteten. För producenten av trafik tjänsten är säkerhet även en arbetssäkerhetsfråga, likaså vid transporter.

Viktiga servicenivåfaktorer för användare av mobilitetstjänster är dessutom förbindelser, framkomlighet och resans pris. Tillgången på och antalet förbindelser beror på utbudet på marknaden för mobilitetstjänster eller det utbud som myndigheten ordnar. Framkomlighet uppkommer genom tekniska lösningar för infrastrukturen och utrustningen, som påverkas genom bestämmelser, planeringsnormer och krav för upphandlingen av tjänster.

Konsekvenserna av åtgärder inom trafiksystemplanen på servicenivån för resor kan uppkomma via ändringar i trafiklederna och skötseln av dem, styrningen av trafiken och informationen samt i ordnandet av transporttjänster. Projektbedömningar för trafikledsinvesteringar samt deras metoder, statistik och forskningsdata kan användas i konsekvensbedömningarna. Metodernas lämplighet beror på den åtgärd som ska bedömas.

Konsekvenserna av planen på servicenivån för resorna och användarfördelarna kan till exempel bedömas via förändringar i följande faktorer:

- tids- och fordonskostnader för personbilstrafiken samt andra ändringar i servicenivån
- tidskostnader för tågresor och andra ändringar i servicenivån
- kvaliteten på utbudet och priset på mobilitetstjänsterna i stadsregionerna
- cyklingsförhållanden
- interoperabiliteten hos och möjligheterna till sam användning av olika mobilitetstjänster.

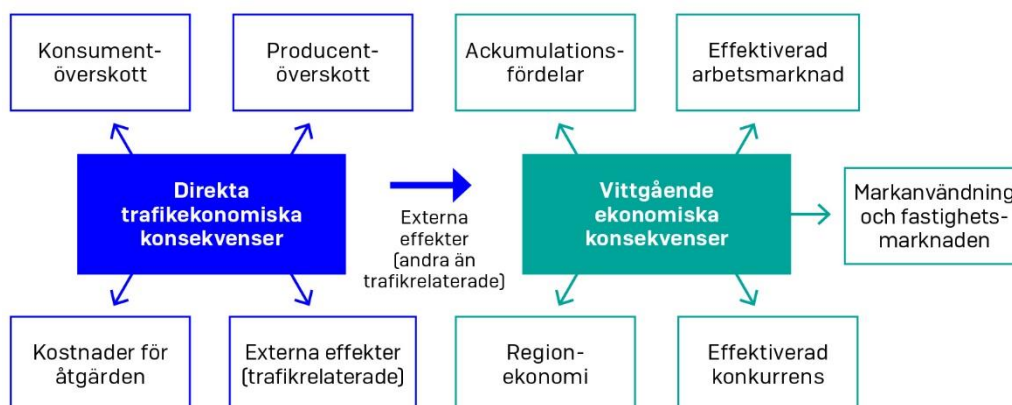
5.3 Konsekvenser för den ekonomiska hållbarheten

Referensram för bedömning av ekonomiska konsekvenser

I beredningen av och konsekvensbedömningen för den riksomfattande trafiksystemplanen avser ekonomisk hållbarhet effektiv användning av samhällets och samhällsekonomiska resurser, det vill säga kapital, arbete och naturresurser. Vilket innebär att syftet är att nå målen med så få resurser som möjligt och i planeringen säkerställs det att resurserna inte slösas. Ekonomisk hållbarhet beaktar medborgare, företag och naturmiljö.

Åtgärderna för den riksomfattande trafiksystemplanen kan ha direkta och mera omfattande ekonomiska konsekvenser (Bild 6). Direkta ekonomiska konsekvenser är kostnader för investeringar och andra åtgärder samt kostnadsändringar som uppstår för dem som använder trafiksystemet och det övriga samhället. Utifrån de direkta ekonomiska konsekvenserna bedöms de ändringar som planen medför för den samhällsekonomiska effektiviteten och för den offentliga ekonomin.

De vittgående ekonomiska konsekvenserna beskriver de ändringar som de direkta konsekvenser medför i det ekonomiska systemet och som kan främja produktivitetsförbättrande koncentration, arbetsmarknadens funktion och effektiverad konkurrens. På så sätt kan trafiksystemplanen ändra förutsättningarna för ekonomisk tillväxt. Dessa funktionskedjor kan öka välfärden i regionerna och den samhällsekonomiska välfärden mer än vad som fastställts vara den direkta nytta som uppstår på transportmarknaden.



Figur 6. Bedömning av trafiksystemplanens ekonomiska konsekvenser.

Samhällsekonomisk effektivitet

Den samhällsekonomiska effektiviteten för trafiksystemet avser i denna ruta lönsamheten för trafiksystemets åtgärder samt i ett bredare perspektiv deras kostnadseffektivitet. Ändringarna som görs i trafiksystemet är samhällsekonomiskt lönsamma om den nytta som åstadkoms med åtgärderna är större för samhället än de ökade kostnader som de medför. Den samhällsekonomiska effektiviteten för åtgärderna bedöms enligt hur mycket realiseringen av de mål som ställts för utvecklingen av trafiksystemet kostar i form av olika åtgärder.

Den samhällsekonomiska nyttan av åtgärderna är minskade rese-, tids- och transportkostnader för hushållen och företagen samt minskade olycks-, utsläpps- och bullerkostnader för trafiken. Den samhällsekonomiska lönsamheten för de åtgärder som ingår i den riksomfattande trafiksystemplanen granskas med hjälp av dessa direkta ekonomiska konsekvenser.

I bedömningen av den samhällsekonomiska kostnadseffektiviteten granskas alla konsekvenser i förhållande till målen för planen och jämförs med de kostnader som genomförandet av planen medför.

Konsekvenserna av planen för trafiksystemets samhällsekonomiska effektivitet kan till exempel bedömas ur följande perspektiv:

- den samhällsekonomiska lönsamheten för åtgärderna i trafiksystemet med beaktande av budgetbegränsningen
- kostnadseffektiviteten för planen det vill säga förverkligandet av målen för trafiksystemplanen i förhållande till tillgänglig finansiering.

Konsekvenser för den offentliga ekonomin

Trafiksystemets aktörer inom den offentliga ekonomin är staten och kommunerna jämte ämbetsverk, affärsverk, samkommuner och bolag. Planens förslag att rikta anslag från den offentliga förvaltningen till bastrafikledshållningen och upphandling av transportservice samt stöd läggs fram som konsekvenser för den offentliga ekonomin. Effekten föreslås vara ändringen i förhållande till en nivå som motsvarar den nuvarande och som utformas från statistik. I konsekvenserna för den offentliga ekonomin beaktas även till exempel de uppskattade effekterna av ändringar i prestations- och färdmedelsandelar på trafikens skatte- och avgiftsintäkter.

Planens konsekvenser för den offentliga ekonomin kan till exempel granskas genom någon av följande förändringar:

- statsbudgeten, kommunikationsministeriets inkomster och utgifter för huvudtjänsten
- Trafikledsverkets inkomster och utgifter
- Transport- och kommunikationsverkets inkomster och utgifter
- statens skatteinkomster från trafiken
- Kommunernas inkomster och utgifter, som gatuhållning, kollektivtrafikens utgifter, utgifter för områdesbyggande och fastighetsintäkter.

Förutsättningar för ekonomisk tillväxt

I förutsättningarna för ekonomisk tillväxt granskas de mera omfattande ekonomiska konsekvenserna av ändringar i trafiksystemet. Granskningen av konsekvenserna baserar sig på en kvalitetsmässig bedömning utifrån statistik samt teoretiska och empiriska forskningsresultat.

Förändringar som bedöms som mera omfattande ekonomiska konsekvenser för trafiksystemplanen kan vara någon av följande:

- koncentrationsfördelar det vill säga produktivitetstillväxt till följd av förbättrad tillgänglighet mellan företag
- arbetsmarknadseffekter, det vill säga pendlingsområdenas omfattning, tillgången på arbetskraft och förändringar i kostnaderna för arbetsresor
- konsekvenser för fastighetsmarknaden, det vill säga förändringar i fastigheters värde och samhällsstrukturen
- konsekvenser för den regionala ekonomin, det vill säga förändringar i den regionala näringsstrukturen och produktionen samt effektiviserad konkurrens

5.4 Konsekvenser för den ekologiska hållbarheten

Trafiksystemets klimatpåverkan

Enligt regeringsprogrammet ska målen för minskningen av utsläppen från trafiken motsvara Finlands mål om klimatneutralitet. Finland halverar åtminstone utsläppen från trafiken fram till 2030 jämfört med 2005 års nivå. Detta är ett steg mot koldioxidfri trafik.

Minskningen av trafiksystemets utsläpp av växthusgaser har en betydande roll i kontrollen av klimatförändringen. Trafiksystemets energiförbrukning och utsläppen av växthusgaser som uppstår från det kan påverkas genom att ändra användningen av olika transportsätt (väg, järnväg, vatten, luft) och färdmedel (personbil, kollektivtrafik, gång, cykling) det vill säga prestationer. Även utnyttjande av alternativa drivkrafter och fordons energieffektivitet påverkar mängden utsläpp.

Trafikens utsläpp av växthusgaser hör i huvudsak till den ansvarsfördelningssektor som inte omfattas av utsläppshandelssystemet. Ansvarsfördelningssektorn omfattar i fråga om trafiken utsläpp från vägtrafiken, utsläpp från sjötrafiken i Finlands ekonomiska område samt utsläpp från järnvägstrafiken med undantag för utsläpp från elproduktionen. Utsläppen av växthusgaser från flygtrafiken och den internationella sjötrafiken omfattas inte av ansvarsfördelningssektorns tillämpningsområde. I anslutning till den riksomfattande trafiksystemplanen granskas endast utsläppen av växthusgaser från inrikestrafiken.

Konsekvensbedömningen för åtgärder inom trafiksystemplanen baserar sig på de bedömningar som görs utifrån prestationen samt på antaganden bland annat om förändringar i fordonsparken och bränsleförbrukningen.

Bedömningen av klimateffekterna har på bred front identifierats som ett viktigt utvecklingsobjekt. Trafiksystemets klimateffekter kan till exempel granskas som förändringar i följande faktorer:

- energiförbrukningen inom samfärdseln
- mängden växthusgasutsläpp (CO₂-ekvivalenter) inom samfärdseln

Anpassning till klimatförändringen

En bedömning görs av den riksomfattande trafiksystemplanens konsekvenser för anpassningen till klimatförändringen. Det har förutsetts att klimatuppvärmningen bland annat medför avsevärda risker för trafiksystemets driftssäkerhet.

Klimatförändringen kan bidra till att växlingar i väderleken och extrema fenomen blir vanligare, vilket i sin tur ses i trafiksystemet bland annat som konstruktionsskador i infrastrukturen och risk för sprickor samt krävande underhållsförhållanden. Klimatförändringen påverkar också driftssäkerheten för störnings- och undantagssituationer. Med åtgärder inom trafiksystemplanen kan observationen och hanteringen av störnings- och undantagssituationer påverkas samt kravnivån för underhåll och infrastruktur. Sådana åtgärder kan till exempel vara förbättring av trafikledernas konstruktionsmässiga

hållbarhet eller system för förhandsvarning och störningsinformation. Konsekvenserna för den riksomfattande trafiksystemplanen kan bedömas i form av expertbedömningar.

Konsekvenserna för anpassningsförmågan till klimatförändringen kan granskas som förändringar i följande faktorer:

- omfattningen för systemen för störnings- och undantagssituationer
- driftssäkerhetsrisker som framkommer i bedömningen av åtgärderna

Exponering för utsläpp som försämrar luftkvaliteten, vibrationer och buller

Den riksomfattande trafiksystemplanens effekter på buller, vibrationer och utsläpp som försämrar luftkvaliteten bedöms, eftersom de har betydande konsekvenser bland annat för människornas hälsa och omgivningens trivsel.

I synnerhet människor som bor och rör sig i närheten av trafikleder exponeras för buller, vibrationer och utsläpp. I utvecklingen av trafiknätet kan placeringen av trafikleder beaktas i förhållande till bosättning samt andra känsliga funktioner och områden. Trafiksystemplanen kan omfatta åtgärdshelheter vars syfte är att minska exponeringen för buller.

Olägenheterna av buller och vibrationer från trafiken har bedömts i bullerutredningar och med beräkningsmodeller för buller i planeringen av projektet. Konsekvensbedömning för utsläpp som försämrar luftkvaliteten baserar sig på uppföljningsdata för luftkvaliteten och spridningsmodellering. Utsläppseffekterna bedöms i regel på projektnivå. Trafikens betydelse i olika luftföroreningar varierar. Trafiken är en betydande källa till kväveoxid och småpartiklar.

Konsekvenser för den riksomfattande trafiksystemplanen när det gäller buller, vibrationer och luftkvalitet bedöms i form av expertbedömning utifrån förändringar i mängden fordonstrafik och prestationer samt utsläppskoefficienterna. Dessutom kan man utnyttja information som fås från projektbedömningarna.

Effekterna på buller, vibrationer och utsläpp som försämrar luftkvaliteten kan granskas som förändringar i följande faktorer:

- bullernivå
- antalet invånare som exponeras för buller (avspeglar också antalet invånare som exponeras för utsläpp som påverkar luftkvaliteten)

- mängden utsläpp som försämrar luftkvaliteten (kväveoxid, kolmonoxid, småpartiklar)
- olägenheter av vibration
- kostnader för försämrad livskvalitet till följd av bullerolägenhet samt hälsoeffekt av utsläppen

Samhällsstrukturens hållbarhet

Samhällsstrukturen avser den interna strukturen för pendlingsområdet, stadsregionen, staden, stadsdelen eller annan tätort. Den inbegriper placeringen av befolkningen och bosättningen, arbetsplatser och produktionsverksamhet, service och fritidsområden samt trafikleder som sammanbinder dem och nätverk för tekniskt underhåll samt deras inbördes förhållande. Hållbar samhällsstruktur avser sådan struktur som möjliggör gång, cykling och användningen av kollektivtrafik för resor i vardagen. Mobiliteten ger upphov till så lite koldioxidutsläpp och andra miljöolägenheter som möjligt. Placeringen av markanvändningen har en betydande inverkan för att avstånden i vardagen är korta och kan avklaras med medel för hållbar mobilitet.

Genom trafiksystemplanering går det i betydande utsträckning att bidra till en hållbar samhällsstruktur. Planering kan till exempel bidra till att stödja och främja till exempel kollektivtrafik, förutsättningarna för gång och cykling samt förbättra förbindelserna mellan regioner och stadsregioner så att mobiliteten är hållbar och fri från utsläpp. Trafiksystemet och markanvändningen ska granskas som en helhet, eftersom åtgärder för trafiksystemet även har en stark koppling till markanvändningens placering. Markanvändnings- och bygglagstiftningen styr planeringen av markanvändningen.

Konsekvenserna av den riksomfattande trafiksystemplanen för samhällsstrukturen bedöms till exempel i form av expertbedömningar genom att utnyttja tillgängligt geodata-material och undersökningar samt teoretiska stadsekonomiska markanvändningsmodeller.

Konsekvenserna för samhällsstrukturen och markanvändningen kan bedömas i form av förändringar i följande faktorer:

- tät eller utspridd samhällsstruktur
- andelen personer som bor i stadsstrukturzonerna med hållbar mobilitet

Naturens mångfald

Konsekvenserna för naturens mångfald bedöms, eftersom utvecklingen av trafiksystemet kan medföra en risk för förorening av miljön, vilket ska förebyggas eller begränsas

enligt 5 § och 7 § i miljöskyddslagen (527/2014). Trafiksystemet påverkar naturens mångfald via de markområden som infrastrukturen använder, splittring av livsmiljöer och avskurna färdvägar för djuren samt försämrade vattenkvalitet, jordmån och luftkvalitet.

Konsekvenserna för naturens mångfald bedöms i samband med projektplaneringen samt i form av regionala bedömningar till exempel för ekologiska nätverk och förbindelser. Bedömningen av konsekvenserna av den riksomfattande trafiksystemplanen görs bland annat som expertbedömningar.

Konsekvenserna för naturens mångfald kan till exempel granskas som förändringar i följande faktorer:

- den areal som trafikinfrastrukturen använder
- riskerna för mångfalden som framkommer i bedömningarna på projektnivå.

Användning av naturresurser och materialeffektivitet

Konsekvenserna för användningen av naturresurserna och materialeffektiviteten bedöms, eftersom trafiksystemet kan medföra en risk för förorening av miljön, vilket ska förebyggas eller begränsas enligt 5 § och 7 § i miljöskyddslagen (527/2014).

Trafiksystemplanens åtgärder kan påverka användningen av naturresurser och materialeffektiviteten. Till exempel under byggandet av infrastrukturen används huvudsakligen jord- och stenmaterial samt oljeprodukter. I driften av trafiksystemet fördelar sig utnyttjandet av naturresurser mellan råmaterial för olika drivkrafter, det vill säga råmaterial för olja, naturgas och biobränslen. I tillverkningen av fordon används många olika naturresurser.

I trafiksystemplaner kan riktlinjer dras som påverkar trafiksystemets oljeberoende och efterfrågan på alternativa drivkrafter samt materialeffektiviteten och materialcirkulationen under byggtiden. Konsekvenserna för den riksomfattande trafiksystemplanen bedöms i form av expertbedömningar. De baserar sig bland annat på bedömningar på projektnivå, utredningar som gjorts av arbetsgruppen för klimatpolitiken inom transportsektorn och den klimatpolitiska planen på medellång sikt.

Konsekvenser för användningen av naturresurser och materialeffektivitet kan granskas i form av förändringar i följande faktorer:

- tagning av jord- och stenmaterial
- riskerna som framkommer i bedömningarna på projektnivå

- trafiksystemets beroende av olja som drivkraft
- Tillgången på alternativa drivkrafter och hållbar produktion.

Påverkan på vattendrag och jordmån

Den riksomfattande trafiksystemplanens påverkan på vattendrag och jordmån bedöms, eftersom trafiksystemet kan medföra en risk för förorening av miljön, vilket ska förebyggas eller begränsas enligt 5 § och 7 § i miljöskyddslagen. Trafiksystemet påverkar yt- och grundvattnets kvalitet och marken huvudsakligen via saltning av vägar samt utsläpp och läckage av skadliga kemikalier. Konsekvenserna är till karaktären lokala, men de kan ha en avsevärd inverkan med tanke på vattentäkten för samhällena. Olyckor inom sjöfart och sjötrafik kan ge upphov till avsevärda miljöskador, såsom oljeskador.

Påverkan på vattendrag och jordmån bedöms i samband med projektplaneringen och då utarbetas också åtgärder för bekämpning och minskning av olägenheterna. Konsekvenserna för den riksomfattande trafiksystemplanen bedöms i form av expertbedömningar och baserar sig på planer på projektnivå, riktlinjer för underhåll och till exempel identifiering av sjöfartens miljörisker.

Påverkan på vattendrag och jordmån kan till exempel granskas som förändringar i följande faktorer:

- risker som framkommer i bedömningarna på projektnivå att förstöra yt- eller grundvatten eller marken
- riskerna för miljöskador från sjöfarten och risker med transporter av farligt gods.

5.5 Konsekvenser för den sociala hållbarheten

Mobilitetsmöjligheter

Konsekvenserna av den riksomfattande trafiksystemplanen för mobilitetsmöjligheterna bedöms, eftersom trafiksystemets huvudsakliga roll är att tjäna samhället. Mobilitetsbehovet är i regel indirekt. Människor förflyttar sig från en plats till en annan på grund av någon annan aktivitet, såsom boende, arbete, studier, fritidssysselsättningar eller för butiksbesök. Trafiksystemet skapar ramarna för mobilitet. Trafikinфраstrukturens förbindelser och knutpunkter samt mobilitetstjänster skapar de mobilitetsmöjligheter som invånarna och näringslivet har tillgång till. Konsekvenser i anslutning till utbudet av mobilitetsmöjligheter behandlas i kapitel 5.2.

Förutom möjligheter är trafiksystemet förknippat med olika restriktioner som utgör hinder för mobiliteten. Ur ett socialt hållbarhetsperspektiv är det väsentligt att identifiera och avlägsna eller lätta hindren för mobilitet. Hinder för mobilitet är bland annat avsaknad av förbindelser, avsaknad av service, bristfälligt underhåll, icke interoperabla rese- och transportkedjor, användarkostnader för olika färdmedel och tjänster samt brister i den fysiska eller elektroniska användbarheten för trafiksystemet.

Konsekvenserna av den riksomfattande trafiksystemplanen för mobilitetshindren bedöms i form av expertbedömningar utifrån statistiskt material, tillgänglighetsutredningar samt nationella och internationella undersökningar. I bedömningen betonas konsekvenserna för invånarna. Konsekvenserna för näringslivet behandlas som en del av bedömningen av konsekvenserna för ekonomin och trafiksystemet.

Effekterna på hindren för mobilitet kan till exempel granskas som förändringar i följande faktorer:

- brister i tillgängligheten (t.ex. Tillgängligheten till centrumen från randområden med personbil och kollektivtrafik)

- hinder som samhällsstrukturen utformar i synnerhet för att barn och äldre ska kunna röra sig på egen hand
- Kostnader för mobilitet med olika färdmedel (i proportion till inkomstnivå)
- mobilitetens andel av konsumtionen i olika inkomstklasser
- omfattningen av framkomlig infrastruktur
- Tillgången på tillgängliga tjänster (inklusive E-tjänster).

Regional struktur och utvecklingsmöjligheter för regioner

Trafikförbindelser är en betydande roll för regionstrukturen och regionernas utvecklingsförutsättningar. Städernas betydelse som placeringsställe för befolkning, arbetsplatser och produktion har växt allt sedan industrialiseringen. Förändringen är till sin karaktär självstärkande: företagen försöker placera sig nära marknaden och skapar samtidigt kopplingar till utbud och efterfrågan på slutprodukter och arbetskraft, vilket lockar nya företag till området. Regionutvecklingen är således starkt bunden till utvecklingen av städerna och stadsnätverk. Bakgrunden till städernas uppkomst, tillväxt och skillnader i storlek är regionernas fördelaktiga placering för olika produktionssektorer samt fördelar för produktionsverksamheten till följd av regional koncentration och centralisering.

Trafiksystemet påverkar i sin tur regionutvecklingen bland annat genom transport av farligt gods och transportkostnader för råmaterial och slutprodukter. Transportkostnaderna kan minskas genom att utveckla trafiksystemet. Investeringar i trafiksystemet kan ses som den offentliga sektorns intervention, vars syfte är att dämpa polariseringen av regionutvecklingen och förbättra placeringsfördelar för regionerna. På lång sikt har utvecklingen av trafiksystemet sänkt transportkostnaderna och minskat de geografiska avståndens betydelse som en faktor som påverkar företagens placering.

Trafiksystemplanens konsekvenser för den regionala servicenivån och tillgängligheten behandlas delvis i kapitel 5.2. Ur regionstrukturens och de regionala utvecklingsförutsättningarnas perspektiv granskas konsekvenserna för servicenivån och tillgängligheten i form av absolut tillgänglighet. Den riksomfattande trafiksystemplanens konsekvenser för regionstrukturen och regionernas utvecklingsmöjligheter bedöms i form av expertbedömningar utifrån material och utredningar som beskriver regionstrukturen samt tillgänglighetsöversikter.

Konsekvenser för regionstrukturen och regionernas utvecklingsförutsättningar kan granskas i form av förändringar i följande faktorer:

- regional fördelning av trafiksystemets utbud (t.ex. trafikledsnätens omfattning och funktion, serviceutbud)

- Regional tillgänglighet (t.ex. förbindelser till metropolområdet eller till viktiga terminaler eller hamnar för godstransport)
- landskapscentrumens pendlingsområden.

Levnadsförhållanden, byggd miljö och landskap samt samhällstekniska nät

Det riksomfattande trafiksystemets konsekvenser för befolkningens livsmiljö, levnadsförhållanden och trivsel bedöms, eftersom de har en betydande koppling till livskvaliteten och i synnerhet till förutsättningarna för mobilitet på egen hand och självständiga aktiviteter. Trafiksystemet påverkar livsmiljön, levnadsförhållandena, trivselen och förutsättningarna för aktiv mobilitet huvudsakligen genom möjligheter till mobilitet, trafiksäkerhet, samhällsstruktur och trafikmiljöernas trivsamt. Konsekvenser för livsmiljön och levnadsförhållandena bedöms utifrån de konsekvenser som nämnts ovan i form av expertbedömningar så att syftet är att speciellt granska kumulativa effekter på olika områden och folkgrupper. Trafikmiljöns trivsamt avgörs i allmänhet på detaljerad planeringsnivå och därför är konsekvenserna för trivsamt på trafiksystemnivå sannolikt små.

Den riksomfattande trafiksystemplanens konsekvenser för den byggda miljön, naturen och kulturlandskap, stadsbilden och kulturarvet bedöms, eftersom syftet med skyddsobjekten är att bevara kulturella värden och naturvärden. Trafiksystemets konsekvenser för byggd miljö, natur och kulturlandskap, stadsbilden och kulturarvet är i allmänhet förknippade med lokala objekt, som i skyddsprogrammen bedömts vara av lokal eller riksomfattande betydelse. Sådana objekt är till exempel nationellt värdefulla landskapsområden och byggda kulturmiljöer av riksintresse. Enligt de riksomfattande målen för områdesanvändning ska nationellt värdefulla kulturmiljön och naturarvets värden, objektens regionala mångfald och tidsskikt tryggas i landskapens planering och kommunernas planläggning samt i statliga myndigheters verksamhet.

Konsekvenser för den byggda miljön, naturen och kulturlandskapet, stadsbilden och kulturarvet bedöms i samband med projektplaneringen och då utarbetas också åtgärder för att bekämpa och minska olägenheter. Konsekvenserna för den riksomfattande trafiksystemplanen bedöms i form av expertbedömningar och baserar sig till exempel på planer på projektnivå och riktlinjer för underhåll.

De samhällstekniska näten omfattar energi- och kommunikationsnät samt nätverk för samhällstekniskt underhåll, det vill säga avlopp och vattenförsörjning. Trafiksystemets konsekvenser för energi- och kommunikationsnäten är förknippade med förutsättningar för automation, förutsättningar för störningshantering och uppföljning av trafiksituationer.

ionen samt elektrifiering av bannätet. Den riksomfattande trafiksystemplanens konsekvenser för energi- och kommunikationsnäten bedöms i form av expertbedömningar baserat på befintliga tekniska bedömningar och kostnadsberäkningar.

Påverkan på energi- och kommunikationsnät kan till exempel granskas som förändringar i följande faktorer:

- täckningskrav för näten
- tekniska krav för näten (standard, tillförlitlighet)
- kostnadseffekter för genomförande av näten

Trafikledsinvesteringar inom den riksomfattande trafiksystemplanen eller andra åtgärder har inga betydande konsekvenser för samhällstekniskt underhåll för beslut som är väsentliga för underhållet fattas i den regionala och detaljerade planeringen.

5.6 Konsekvenser för trafiksystemets säkerhet

Vägtrafikens säkerhet

Trafiksystemplanens åtgärder kan ha betydande konsekvenser för vägtrafikens säkerhet. Åtgärder som görs i trafiksystemet ändrar alltid exponeringen för risker (mobilitetsmängden, valet av transportmedel och färdmedel), sannolikheten för riks (arrangemang i samhällsstrukturen och trafikmiljön) eller konsekvenserna av att risken blir verklighet (arrangemang i trafikmiljön, fordonsteknik, räddningsväsendets tillförlitlighet).

Konsekvenserna för trafiksäkerheten bedöms i regel genom att utnyttja influensfaktorer som utformats enligt trafikprestation, typ av trafikled och åtgärder och som baserar sig på forskningsdata och statistik.

Konsekvenserna för vägtrafikens säkerhet kan också bedömas enligt vilken typ av konsekvenser åtgärderna i fråga konstaterats ha i undersökningar i Finland och internationellt. Bedömningen av åtgärderna på trafiksystemplaneringsnivå är mest tillförlitlig när det gäller infrastrukturåtgärder, som genomförandeprogrammet för mitträcken eller åtgärder som hänför sig till hantering av hastighetsnivån, som hastighetsbegränsningssystemet och övervakningen.

Trafiksystemplanens konsekvenser för trafiksäkerheten bedöms som expertbedömningar och baserar sig på konsekvensbedömning av ovan beskrivna åtgärder.

Konsekvenserna för vägtrafikens säkerhet kan granskas som förändringar i följande faktorer:

- antalet olyckor som lett till personskada eller dödsfall
- antalet döda och skadade i trafiken
- kostnader för olyckor.

Fördelningen av säkerhetskonskvenser kan granskas regionalt, i förhållande till regiontyp eller trafikmiljö (tätort - glest befolkat område, landsväg - gatunät), olika färdmedel (t.ex. personbil, kollektivtrafik, cykling, gång) eller olika befolkningsgrupper (ålder, kön).

Motionsmiljöernas säkerhet

Motionsmiljöernas säkerhet påverkas i synnerhet av verksamhetens placering, disposition av utrymmen för olika färdmedel samt förbindelser och fysiska konstruktioner i motionsmiljöerna. Genom placeringen av bosättning, arbetsplatser och service påverkas invånarnas val av färdmedel och vilka risker de möter när de till exempel går i skola, köpcentrum och servicecentrum.

Dispositionen av utrymmen och kvaliteten på förbindelserna påverkar användningen av färdmedel och säkerheten. Till exempel förbättras möjligheten att gå och cykla genom att reservera tillräckligt med eget utrymme för dem som promenerar och för cyklister, säkerställa direkta och trygga förbindelser och knutpunkter samt utveckla kompatibilitet med kollektivtrafiken. Fysiska konstruktioner i trafikmiljön påverkar trafiksituationerna och realiseringen av risker på gräsrotsnivå. Till exempel styr tydliga och konsekventa trafikmiljöer användaren att agera säkert.

Trafiksystemplanens konsekvenser för motionsmiljöns säkerhet bedöms i form av expertbedömningar genom att utnyttja forskningsdata om hur invånarna upplever motionsmiljöerna såsom invånarbarometrar.

Konsekvenser för motionsmiljöernas säkerhet kan till exempel bedömas i form av förändringar i följande faktorer:

- Antalet olyckor som lett till personskada per områdestyp och folkgrupp
- Omfattningen på de områden som upplevts ha en bristfällig säkerhetsnivå

Säkerhet i järnvägstrafiken, sjöfarten och luftfarten

Trafiksystemplanens åtgärder kan påverka säkerheten i järnvägstrafiken, sjöfarten och luftfarten. Säkerhetshanteringen för dessa transportformer baserar sig långt på internationella konventioner och Europeiska unionens regelverk, internationella åtgärdsprogram och tekniska krav samt säkerhetsledningssystem. Dessa omfattas inte av helheten för den riksomfattande trafiksystemplanen.

Trafiksystemplanens åtgärder kan dock ha betydande konsekvenser för trafiksystemets säkerhet. Sådana åtgärder är till exempel programmet för säkerhet i plankorsningar, investeringar i säkerhetsanordningar för trafikleder samt upprätthållande av funktionsförmågan för isbrytning, oljebekämpning eller fartygstrafikservicen. Bedömningen av åtgärdernas säkerhetskonsekvenser görs bland annat som expertbedömningar.

Konsekvenser för säkerheten i järnvägstrafiken, sjöfarten och luftfarten kan granskas som förändringar i till exempel följande faktorer:

- antalet olyckor och tillbud per trafikform
- antalet skadade och döda per trafikform
- antalet olyckor som lett till miljöskador och miljöriskerna för olyckorna

Trafiksystemets datasäkerhet

Elektrifieringen, digitaliseringen och automatiseringen av trafiken ökar trafiksystemets beroende av kommunikations- och elnät. Detta förutsätter en mycket störningsfriare funktion för kommunikations- och elnäten och starkare säkerhet för datatrafiken än tidigare. Likaså framhävs betydelsen av att skydda sig mot risker som riktas mot datatrafiken och datasystem samt identifieringen av sådana risker. Konsekvenserna för datasäkerheten utreds i form av expertbedömningar.

Effekterna på trafiksystemets datasäkerhet kan till exempel granskas i form av förändringar i följande faktorer:

- riskerna som framkommer i bedömningarna av trafiksystemplanens åtgärder på projektnivå
- hur beroende trafiksystemet är av el- och kommunikationsnäten samt av störningsfria digitala tjänster
- antalet datasäkerhetsavvikelser som aktörerna rapporterar och hur allvarliga de är

Begrepp

Tidskostnad. Resultatet av den förbrukade tiden och värdet på tiden. En av körkostnadskomponenterna. Enhetsvärdet för tidskostnaderna (timprisen) beror på resans syfte. Värdet på tid (i trafiken) är det enhetsvärde som fastställts för den förbrukade tiden, t.ex. euro/timme. Används vid beräkningen av tidskostnader.

Fordonskostnad. Kapital-, förvaltnings- och driftskostnader för fordonet. Rörliga fordonskostnader är bränsle-, reparations-, service-, smörjmedels- och däckkostnader och de beaktas för alla fordonstyper. Fasta fordonskostnader är avskrivnings- och räntekostnader för kapital samt underhålls- och förvaltningskostnader, som beaktas endast för lastbilar och bussar samt fordonskombinationer.

Projektbedömning. Konsekvensbedömning för ett enskilt trafikledsprojekt, där det ingår en projektbeskrivning, konsekvensbeskrivning, konsekvensbedömning och plan för efterhandsbedömning.

Lönsamhetskalkyl. En beräkning av storleken på de fördelar och kostnader som omvandlats till ett penningbelopp i proportion till investeringskostnaden.

Transport (transportkedja) Förflyttning av varor (och ibland personer) från en plats till en annan.

Färdmedel. Transportform, varmed människor eller varor rör sig (till exempel gång, cykling, kollektivtrafik, personbil o.s.v.)

Färdmedelsfördelning. De olika färdmedlens andelar av de resor som görs av människor och varor (av antalet resor) eller av rese-/transport prestationen (av antalet kilometer).

Trafik. Flyttning eller överföring av personer, varor och data från en plats till en annan.

Trafiksystem. Den helhet som består av person- och godstrafik inom alla trafikformer, av de trafiknät som betjänar dessa, av information samt av i lagstiftningen avsedda tjänster, trafikmedel och system som styr trafiken.

Trafiktjänster. Enligt definitionen i lagen om transportservice är trafiktjänster vilka som helst offentliga eller privata tjänster och kombinationer av tjänster i anslutning till trafik som tillhandahålls för allmänt eller privat bruk. Utöver transportservice kan trafiktjänster vara bland annat hyra av fordon, bokning av bil i sambruk och samåkning (t.ex. hyra av bil eller låncykel) eller anskaffning av chaufför till ett tillgängligt fordon.

Transportservice. I begreppsapparaten för lagen om transportservice åsyftar transportservice mobilitetstjänster och kombinationstjänster.

Mobilitetstjänster. Enligt definitionen i lagen om transportservice är mobilitetstjänster trafiktjänster samt förmedlings-, informations-, parkerings- och andra stödtjänster i omedelbar anslutning till dem.

Kvalitativ bedömning. Kvalitativ bedömning som omfattar kvalitet och egenskaper.
Se kvantitativ bedömning

Trafikmodell. Modellsystem (matematiskt) som beskriver trafikmässiga förändringar och förändringar i beteendet i trafiken.

Trafikeringskostnader. Anskaffnings- och driftskostnader för transportmedel samt förvaltnings- och övervakningskostnader för trafiken.

Trafiktjänster till marknadsvillkor. Trafiktjänster till marknadsvillkor uppstår utifrån den planering och prissättning som den som bedriver transportverksamhet gör utan offentlig finansiering.

Resa (resekedja). Förflyttning av en person eller ett fordon från en plats till en annan, till exempel hemifrån till arbetsplatsen, från arbetsplatsen till affären och från affären hem. Små avvikelser (till exempel till kiosken) avbryter inte resan. Färdmedlet kan ändra under resan. Resan dit och tillbaka är alltid separata resor. Som resor räknas alla resor, även korta, om de sträcker sig utanför den egna gårdsplanen.

Olyckskostnad. Kostnader i penningbelopp för trafikolyckor. Priset på olyckor omfattar förutom direkta ekonomiska förluster även en kostnad som beskriver förlusten i välbefinnande och som har fastställts utifrån den s.k. betalningsvilligheten i samhället.

Servicenivå För kunden innebär servicenivån den kombinerbarhet, smidighet, säkerhet, komfort och det pris som trafikanten eller chauffören möter eller upplever i fråga om resan eller transporten. För serviceleverantören innebär servicenivå den kvalitet som erbjuds, såsom resetid, turtäthet.

Konsekvens. Den förändring som åtgärden medför för tillståndet något befinner sig i. Även en oförändrad situation kan vara en konsekvens.

Jämförelsealternativ. Jämförelseobjekt för det projekt eller den plan som ska bedömas. Plan för eller bedömning av en situation där projektet inte genomförs. Konsekvenserna för projektet eller planen fastställs i förhållande till jämförelsealternativet.

Samhällsekonomi. Granskning av fördelarna och kostnaderna för alla parter i samhället.

Samhällsekonomisk effektivitet. Produktion av största möjliga sammanlagda nytta för alla parter i samhället till så små kostnader som möjligt.

Miljöbedömning. Med miljöbedömning avses ”bedömning enligt 8–11 § i lagen av miljökonsekvenserna av en plan eller ett program, inklusive utarbetande av en miljörapport, genomförande av samråd, beaktande av miljörapporten och resultaten av samråden i beslutsprocessen samt information om beslutet.” (2 § 3 punkten i lagen om bedömning av miljökonsekvenserna av myndigheters planer och program)

Miljökonsekvens. Med miljökonsekvenser avses ”de direkta och indirekta verkningar som en plan eller ett program medför i Finland och utanför finskt territorium för a) människors hälsa, levnadsförhållanden och trivsel, b) marken, vattnet, luften, klimatet, växtligheten och organismer samt för naturens mångfald, c) samhällsstrukturen, den byggda miljön, landskapet, stadsbilden och kulturarvet, d) utnyttjande av naturresurserna, e) växelverkan mellan de faktorer som nämns i underpunkterna a–d”, (2 § 2 punkten i lagen om bedömning av miljökonsekvenserna av myndigheters planer och program 2 § 2 punkten)

Källförteckning

Självstyrelselagen för Åland (1144/1991).

Konventionen om biologisk mångfald (FördrS 78/1994)

Convention on Environmental Impact Assessment in a Transboundary Context (FördrS 67/1997 och FördrS 81/2017, Esbokonventionen)

EU:s vattenstrategi (EU-kommissionen 2012, Blueprint)

Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 1315/2013 av den 11 december 2013 om unionens riktlinjer för utbyggnad av det transeuropeiska transportnätet och om upphävande av beslut nr 661/2010/EU.

EU:s strategi för biologisk mångfald fram till 2020 (Europeiska unionen 2011)

Lagen om trafiksystem och landsvägar (503/2005)

Lagen om transportservice (320/2017)

Lagen om bedömning av miljökonsekvenserna av myndigheters planer och program (200/2005)

Kommunikationsministeriets förordning om landsvägs- och järnvägsnätets huvudleder och om deras servicenivå (933/2018)

Trafikverkets rapport Riksomfattande trafikprognoser (Trafikverkets undersökningar och utredningar 57/2018)

Konventionen om skydd för världens kultur- och naturarv (FördrS 19/1987)

Markanvändnings- och bygglagen (132/1999)

Banlagen (110/2007)

Parisavtalet (FördrS 75/2016)

Slutrapport av den parlamentariska arbetsgrupp som styrt beredningen av den riksomfattande trafiksystemplanen (13.12.2018)

Protokollet om strategiska miljöbedömningar (FördrS 69/2010)

Statsrådets beslut om de riksomfattande målen för områdesanvändningen (14.12.2017)

Statsrådets redogörelse om beredningen av den riksomfattande trafiksystemplanen (SRR 8/2018 rd)

Vägen till en klimatsmart vardag – klimatpolitisk plan på medellång sikt fram till 2030. Miljöministeriets rapporter 21/2017.

Habitat III – FN:s nya agenda för stadsutveckling (Förenta nationerna 2016)

Agenda 2030 – FN:s mål för hållbar utveckling (Förenta nationerna 2015)

Miljöskyddslagen (527/2014)

